

## СРПСКО ВАЗДУХОПЛОВСТВО У ПРОБОЈУ СОЛУНСКОГ ФРОНТА

### Увод

Српско ваздухопловства створено је у Првом балканском рату, крајем 1912. године,<sup>1</sup> и било је тактичког значаја. Тада је свега 15 држава имало ваздухопловне снаге. Борбено крштење имало је у операцијама са братском црногорском војском код Скадра марта 1913. године. У првој години светског рата Српско ваздухопловство је имало: Аеропланско одељење са четири авиона и Балонско одељење са два балона. Коришћено је за углавном за извиђање. Иако скромно по снази и учинцима, дејствујући у условима апсолутне превласти непријатеља у ваздуху допринело је величанственим победама на Церу и Колубари.

Крајем 1914. године, приступило се уз помоћ савезника јачању српског ваздухопловства. На школовање у Француску је упућена друга класа пилота. Француска влада је послала у Србију марта 1915. године једну ескадрилу. Та ескадрила обезбеђивала је фронт од Смедерева до Лознице, а Српска Аеропланска ескадра фронт од Смедерева до Голупца.<sup>2</sup> Задаци ваздухопловства су били: извиђање ваздуха; дејство по аустроугарским речним ратним бродовима; борба за превласт у ваздушном простору; бомбардовање непријатељевих објеката и трупа. Српска Аеропланска ескадра добила је априла 1915. године први наоружани авион. У лето 1915. године је радила прва пилотска школа. Предузете су мере на изградњи система протвваздушне одбране. Оспособљена су оруђа и посаде за гађање циљева у ваздуху, успостављен је систем ваздушног осматрања и јављања, са сталним осматрачким станицама на 12 места.<sup>3</sup>

У офанзиви Мекензенове армије на Србију у јесен 1915, аустроугарско и немачко ваздухопловство са око 100 борбених авиона, остварило је потпуну превласт у ваздуху. Пред налетом снажне аустро-немачке офанзиве, остављена од савезника, без муниције, хране, одеће и обуће, Српска војска организовано се извлачила према југу. Заједно са војском и народом повлачиле су се и ваздухопловне јединице.

Током повлачења Српске војске преко Албаније француска ескадрила је наставила извиђање за потребе Врховне команде дајући извештаје који су тада били јако важни због брзог померања јединица, слабих веза и нејасних намера непријатеља. Са летишта код Косовске Митровице 12. новембра извршени су

---

<sup>1</sup> Ваздухопловна команда српске војске формирана је 24. децембра 1912 у Нишу. Имала је: аеропланско одељење (ескадру) са 12 авиона, балонско одељење са три балона, водоничну централу и голубију пошту. Командант је био мајор Коста Милетић.

<sup>2</sup> Српска авијатика, Музеј југословенског ваздухопловства, Београд, 1993, страна 124.

<sup>3</sup> Ибид, страна 141-142.

последњи летови француске ескадриле. Српски пилоти су наставили и даље да лете.<sup>4</sup> Преосталих пет авиона је коришћено за одржавање везе између Скадра и Драча и Елбасана. Ова својеврсна ратна линија ваздушног саобраћаја проширена је и према Тирани, и одржавана је до 24. децембра 1915. године. Летачи и земаљско особље су преко Рожаја, Андријевице и Подгорице стигли у Скадар 19. децембра. Последњи лет је извршен 23. јануара 1916. године, када је због дотрајалости уништен и последњи авион.<sup>5</sup> Балонско одељење се повлачило до Пећи, где је уништило и делом закопало сав материјал, а затим је расформирано и љуство упућено у састав једног пешадијског пука.

Људство српске Ваздухопловне команде прешло је на Крф без губитака, али и без авиона и балона, са мало опреме. Логор српских ваздухопловаца је постављен 3 км од града Крфа, код моста на реци Потамусу. Недалеко одатле, код места Лефкимо био је мали аеродром. На Крфу је извршена прва реорганизација ваздухопловства. Укинута је Аеропланско одељење, Балонско одељење, Водонична централа, Нишка и Пиротска станица голубије поште. Формирана је Аеропланска ескадра. Командант је био мајор Коста Милетић, а после њега једно време капетан Јован Југовић, а потом и све до пробоја Солунског фронта и ослобођења потпуковник извиђач Петар Мирковић.

У саставу Аеропланске ескадре био је и Аероплански депо. Нешто касније при Аеропланском депоу формирана је радионица. На дан формирања Аеропланска ескадра имала је 132, а Аероплански депо 122 човека.<sup>6</sup> Марта 1916. године у Француску је отпутовала трећа класа пилота,<sup>7</sup> 10 официра и 10 подофицира. Касније им се прикључило 10 подофицира који су школовани за авио-механичаре. Они су се по завршетку школовања септембра месеца вратили у Солун, где су распоређени по ескадрилама. У априлу је изабрано 20 официра за ваздухопловне извиђаче.<sup>8</sup> Ова класа је почетком августа завршила обуку и распоређена по ескадрилама.<sup>9</sup>

Јануара 1916. године Српска влада је склопила уговор са Француском да опреми Српску војску са пет авијацијских ескадрила и пратећим јединицама. Одлука је реализована кад се српска војска пребацила са Крфа на положаје код Солуна, маја

---

<sup>4</sup> Повлачење ескадриле почело је 16. новембра ка Призрену. Уништена су два авиона која су била у лошем стању, материјал и резервни делови који нису могли да се понесу. Једним авионом је превезен у Призрен тешко болесни поручник-пилот Штефаник, добровољац у Француској војсци, Словак, касније први министар војни Чехословачке. Из Призрена је превезен Штефаник и још четири тешка болесника у Скадар. То је била прва примена авиона за превозење болесника у историји авијације у свету, што је потврђено и у светској ваздухопловној и санитеској литератури.

<sup>5</sup> У току децембра 1915. и јануара 1916. године поручник Томић је под врло тешким условима извршавао задатке над деловима Албаније преко којих се повлачила Српска војска. Извршио је десет летова одржавајући везу између штабова армија и Врховне команде, преносио је обавештења и превозио поједине високе официре. Више пута пребацио је неколико стотина хиљада динара у злату неопходних за хитну набавку хране и друге потребе. Такође, он је превезао генерала Петра Бојовића из Драча у Скадар када је постављем за начелника Штаба Врховне команде. Последњи лет у Албанији Томић је извршио 23. јануара 1916. године, тог дана после слетања у Љешу снажан ветар је преврнуо његов авион. Тако је Српско ваздухопловство остало и без последњег авиона.

<sup>6</sup> Српска авијатика, Музеј југословенског ваздухопловства, Београд, 1993, страна 69.

<sup>7</sup> Ибид. У тој класи су били Бранко Вукосављевић, први, и Боривоје Мирковић, последњи команданат ваздухопловства Краљевине Југославије.

<sup>8</sup> С обзиром на значај који се придавао извиђању из ваздуха, избору питомаца за прву класу ваздухопловних извиђача посвећена је изузетна пажња. Одабрани су искусни официри са ратним искуством и са потпуним војним образовањем: један потпуковник, три мајора, 15 капетана и један потпоручник.

<sup>9</sup> Ибид, страна 71.

1916. године. Јединице Аеропланске ескадре су стигле у рејон Солуна 9. маја. Ту су се већ налазили српски пилоти из друге класе.<sup>10</sup> Доласком на Солунски фронт, српско ваздухопловство је укључено у организацију савезничког ваздухопловства која је успостављена крајем 1915. и проширена почетком 1916. године. Аеропланска ескадра Српске војске је базирала у Микри, а касније је премештена ближе Солуну, где се налазила главна база ваздухопловства француске источне војске. Ту је провођена обука прве класе ваздухопловних извиђача, а механичари и остали технички састав укључни су у радионице за склапање и поправку авиона и авионских мотора.

Тридесетог маја 1916. године је формирана "Авијатика француске источне војске" са седам ескадрила; и "Авијатика српске војске", или "Српска авијатика" са штабом и пет ескадрила. По једна ескадрила била је намењена за подршку сваке од три српске армије, а две су биле директно потчињене Врховној команди Српске војске.

Уместо застарелих авиона уведени бољи извиђачки авиони и бомбардери. Француска авијатика Источне војске имала је 42 авиона. Српска авијатика имала је 30 авиона. У то време Српска војска имала је 14 пилота и мали број извиђача и механичара. У снабдевању Српска авијатика у потпуности је зависила од савезника. Зато је одлучено да се додељене ваздухопловне јединице, формирају као заједничке српско-француске ескадриле, у које је поред француског, укључено и српско летачко и ваздухопловнотехничко особље.

Ради што већег степена самосталности, начелник Штаба Врховне команде Српске војске, одредио је нову организацију српског ваздухопловства на Солунском фронту. По тој организацији, задржан је штаб Аеропланске ескадре, под командом мајора Косте Милетића.<sup>11</sup> Штаб је имао улогу да води рачуна о српским ваздухопловцима у српско-француским ескадрилама, да се стара о избору и школовању кадра, и решава управна питања и проблеме на релацији српска Врховна команда - штаб Српске авијатике. Капетан Јован Југовић постављен у Дирекцију "Српске авијатике" да одржава везу са Штабом српске Аеропланске ескадре.<sup>12</sup>

Посебна јединица српског ваздухопловства на Солунском фронту био је Аероплански депо, својеврстан школски центар где се вршила преобука, допунски тренажни и пробни летови. У саставу Депоа био је Аероплански парк, где су испитивани авиони, вршена монтажа, ремонт и оправке. У његовим радионицама радило је 120 до 170 Срба авиомеханичара, занатлија, специјалиста и приучених војника.

Штаб српске Аеропланске ескадре прешао је 18. јуна 1916. године из Солуна у Седес, када је извршено укључивање српског особља у српско-француске ескадриле, које су у то време базирале ближе линији фронта у Вертекопу, Острову и Горгону.

---

<sup>10</sup> Десет српских пилота из друге класе стигло је на Солунски фронт још 6. децембра 1915. Они су распоређени у француске ескадриле и укључили се у извршавање задатака. Тако су стекли драгоцену борбена искуства. До доласка српске војске и српске Аеропланске ескадре, ова група пилота извршила је око 200 борбених летова у француским ескадрилама.

<sup>11</sup> После одласка мајора Косте Милетића на лечење, за командата Аеропланске ескадре је 1. јула 1916. године постављен капетан Јован Југовић, а од 1. октобра Петар Мирковић потпуковник-извиђач, који је на тој дужности остао све до преласка штаба српске Аеропланске ескадре у Нови Сад после пробоја Солунског фронта.

<sup>12</sup> Ибид, страна 82 до 83.

Командири српско-француских ескадрила били су француски официри и пилоти, а међу њима и неки српског порекла.<sup>13</sup> Најстарији српски старешина (пилот или извиђач) био је одговоран за српско особље. Укључивање српског особља у ескадриле Српске авијатике и оспособљавање за ратна дејства, одвијало се постепено, од јуна, до августа 1916. Прво су оспособљене ескадриле потчињене српској Врховној команди, намењене за задатке стратегијског извиђања и ловачке заштите дела фронта који је држала Српска војска. Крајем јула и почетком августа 1916. године у свих пет ескадрила “Српске авијатике” је било 14 српских пилота, 10 механичара и неколико извиђача. Број летача је повећан 24. августа, када је по завршетку школовања пристигло 20 официра-извиђача. То је обезбедило да у ескадрилама буде у просеку по 20 српских официра, подофицира и војника, што је чинило око једне трећине њиховог састава.

У току 1916. и 1917. године са Солунског фронта извршена су специјална превозења ваздушним путем.<sup>14</sup> У противофанзиви 12. септембра до 6. новембра 1916. године Српска војска је избила на Кајмакчалан и ослободила Битољ. У борбама је активно учествовала и авијација. Аеропланска ескадра српске војске имала је 31. децембра 1916. године 270 људи, и то: седам у Штабу, 137 у српско-француским ескадрилама и 126 у Аеропланском депоу. Било је 32 пилота, 16 извиђача и 40 механичара. “Нијепорско одељење” је формирано 16. децембра 1916. године.<sup>15</sup>

После ослобођења Битоља и Кајмакчалана, где је највећи допринос дала Српска војска, а Српска авијатика извршила преко 300 борбених летова, на фронту је завладало затишје. У то време тежиште дејстава ваздухопловства било је на извиђању, коректури артиљеријске ватре и бомбардовању непријатељевих положаја.

Марта 1917. године је дошло до формацијских промена у Српској војсци, па и у авијацији. Наредбом Начелника Штаба Врховне команде Српске војске, при Врховној команди остале су две ескадриле; Првој армији, поред постојеће ескадриле стављена је на располагање још једна ескадрила тада у Трећој армији, и 4 авиона "нијепор" за ловачку заштиту; Другој армији остала је једна ескадрила; "Њијепорско одељење" је и даље остало непосредно потчињено Врховној команди. Штаб Српске авијатике пребазиран је у Водену

На Солунском фронту обављен је највећи део активности на опремању српског војног ваздухопловства. Током 1917. и 1918. године на школовању је било више класа пилота, извиђача и механичара. Поред официра, подофицира и војника из Србије, на Солунском фронту се српском ваздухопловству прикључио и већи број добровољаца -

<sup>13</sup> Ибид, страна 161.

<sup>14</sup> Јула месеца превезен је авионом, ради обавештајне мисије у јужну Србију четнички војвода Василије Трбић. У септембру месецу је у Топлички крај авионом превезен четнички војвода Коста Пећанац ради организовања и руковођења устанком. Октобра месеца 1917. године, у време Топличког устанка, српска влада је одлучила да се у Србију авионом пребази обавештајца, поручник Јован Илић. За тај лет се добровољно пријавио пилот потпоручник Сениша Стефановић. Стефановић и Илић су на задатак кренули половином октобра из Солуна, преко Корче, долином Дрима, преко Шар-планине ка Горњој Јабланици. Слетели су близу села Силова али је авион је ударио у дрво и запалио се. То су опазили Бугари, околили су и заробили српске официре, обојица су се храбро држали. Поручника Илића су убили приликом саслушања. Потпоручника Стефановића су одвели у Ниш где су покушали да га присиле да пред окупљеним народом изјави како је Српска војска на Солунском фронту у расулу. Међутим, он је окупљеном народу рекао праву истину, узвикнуо је да је српска војска јака и спремна за ослобођење отаџбине и да ће убрзо доћи. Бугари су га одмах убили.

<sup>15</sup> Српска авијатика, Музеј југословенског ваздухопловства, Београд, 1993, страна 95.

пилота, извиђача, механичара и других специјалиста из српских крајева. Између осталих било је и 17 Руса пилота и извиђача.

Почетком 1918. године створени су услови за претварање мешовитих српско-француских ескадрила у српске јединице. Тако је 17. јануара српско-француска ескадрила "AP 521", која је тада била у Вертекопу, добила назив **Прва српска ескадрила**, а од ескадриле "AP 525" маја и јуна месеца 1918 и **Друга српска ескадрила**, на аеродрому Вербена. У припремама за пробој Солунског фронта, августа 1918. године, Прва и Друга српска ескадрила груписане су у једну формацију од 40 авиона. Добијен је знатан број модерних бомбардера и извиђача.

Од доласка на Солунски фронт у мају 1916. године, до лета 1918. године, српска авијација је уз помоћ савезника, организацијски, кадровски и материјално изграђена и ојачана. Српско ваздухопловство извршило је у борбама на Солунском фронту, и у току припрема за пробој велики број летова. Обављене су свестране припреме за предстојећа борбена дејства. Стечена су драгоцене искуства и ударени темељи даљем развоју ваздухопловства. Набањени су савремени авиони. Опремљени су и оспособљени аеродроми, ваздухопловне радионице и објекти ваздухопловне инфраструктуре. У обуци и борбеним дејствима српски ваздухопловци су стекли ратно искуство и припремили се за ослобођење Отаџбине. Код састава био је изражен висок борбени морал и огромна жеља да се што пре ослободи родна грудa. Пред пробој Солунског фронта, поред Штаба Аеропланске ескадре<sup>16</sup>, српска војска је имала две авијацијске ескадриле са 40 авиона и око 400 људи обучених и припремљених за изршавање борбених задатака.

## Српска авијација у припреми за пробој

По доласку генерала Франше Д' Еперea за главнокомандујућег на Солунском фронту, почела је реализација идеје српских војних стратега да се крене у одлучујућу офанзиву. Припреме су вршене у највећој тајности. Главни командант савезничких снага доставио је 6. јула 1918. године српској Врховној команди пројекат плана заједничке офанзиве. Према идеји за пробој Солунског фронта, Српска војска<sup>17</sup> је требало да изврши продор у централном делу фронта: Добро Поље - Ветерник, и да преко тешко проходног планинског земљишта, које је непријатељ добро утврдио, продре ка Кавадарцима и Демир Капији. Западно је била зона француско-италијанских снага, а источно грчко-британских снага. Савезници - српске, грчке, француске, британске, италијанске и руске снаге, су на Солунском фронту ширине преко 450 км имали 617.000 војника и 200 авиона, а непријатељ - аустријске, немачке и бугарске снаге 600.000 војника и 80 авиона. Српска Прва и Друга армија биле су на централном делу фронта, који је у пробоју имао одлучујућу улогу, па је за њихову

---

<sup>16</sup> Аеропланска ескадра са Штабом, Аеропланским депоом и радионицом, формирана је почетком 1916. године, након реорганизације српског ваздухопловства на Крфу. Имала је преко 250 људи. На дан 1. маја 1918. године Аеропланска ескадра је имала: 62 официра, 53 подофицира, 30 механичара и 337 кплара и редова. Међу њима је било и 17 официра пилота и извиђача из руске војске. (Симовић, Д., Улога и рад ваздухопловства при пробоју Солунског фронта септембра 1918. године, Ратник, 1938, свеска 9, страна 79-100.)

<sup>17</sup> Прва и друга армија ојачане са две француске дивизије.

авијацијску подршку било непосредно ангажовано шест авијацијских ескадрила које су имале 81 авион.

Другој српској армији, која је била на тежишту пробоја, поред две ескадриле које је имала до тада - Прва српска ескадрила АР 521. и 523. ловачка ескадрила, додељене су 12. јула 1918. године као појачање још три француске ескадриле - две извиђачке и једна ловачка: 502. и 505. извиђачка ескадрила и 507. ловачка ескадрила<sup>18</sup> која је базирала у Ламбету. Прва српска армија је имала тада у саставу само једну ескадрилу - Друга српска ескадрила - АР 525, Табела 1.

Табела 1.

Назив ескадриле	Задатак	Аеродром
Друга српска ескадрила - АР 525	Подршка српске Прве армије.	Вертекоп
Прва српска ескадрила - АР 521	Подршка српске Друге армије	Вертекоп
523. ловачка ескадрила	Ловачка заштита фронта српске Друге армије.	Вертекоп
502. извиђачка ескадрила	Извиђање за потребе команде српске Друге армије.	Вертекоп
505. извиђачка ескадрила	Извиђање за потребе команде српске Друге армије.	Вертекоп
507. ловачка ескадрила	Подршка српске Друге армије.	Ламбет

У наоружању ескадрила намењених за подршку српских армија били су најсавременији извиђачки и ловачки авиони, који су поред основне намене могли да врше и бомбардерска дејства. У циљу што ефикасније подршке авиони су распоређени по ескадрилама тако да су могле да извршавају различите задатке самостално. Због тога су ескадриле имале више типова авиона у наоружању,<sup>19</sup> што се види у Табели 2, са стањем 12. септембра 1918. године.

Табела 2.

Ескадрила/ авиони	Доранд А.Р.	Нијенор	Бреге XIV	Спад VII	Свега
525. ескадрила	12	7	5	-	24
521. ескадрила	6	3	3	-	12
523. ескадрила	-	-	5	11	16
502. ескадрила	4	3	3	-	10
505. ескадрила	4	3	1	-	8
507. ескадрила	-	-	-	11	11
Укупно:	26	16	17	22	81

Идејна замисао за употребу авијације била је да се ради прикривања припрема за офанзиву, што пре над сектором српске Прве и Друге армије успостави потпуна превласт у ваздушном простору. Ради тога је наређено да ескадрилама "Српске авијатике"<sup>20</sup> садејствује још једна француска ловачка ескадрила, а по потреби и 510.

<sup>18</sup> Била је наоружана најмодернијим ловачким авионима типа СПАД који су били међу најбољим авионима Првог светског рата.

<sup>19</sup> Симовић, Д., Улога и рад ваздухопловства при пробоју Солунског фронта септембра 1918. године, Ратник, 1938, IX свеска, страна 19-100.

<sup>20</sup> "Српска авијатика" је имала пет ескадрила.

бомбардерска ескадрила Врховне команде савезничких снага. Посредну ваздухопловну подршку требало је да пружа француска авијација на битољском сектору, и британска авијација на источном сектору, а бомбардерска дејства да изводи 510. ескадрила.<sup>21</sup>

Непосредно пред пробој 525. ескадрила је пребазирао на аеродром Вертекоп ради подршке српске Друге армије. Уместо 525. ескадриле за подршку српске Прве армије одређене су 522. ловачка ескадрила и 506. и 524. извиђачка ескадрила. У командама српских армија највиши орган за ваздухопловство био је шеф ваздухопловне секције, који је предлагао употребу и координирао извршавање задатака авијације са јединицама пешадије и артиљерије, што је било веома важно. Фактички, непосредно пред пробој српске армије је подржавало не шест, већ десет авијацијских ескадрила, што између осталог указује на значај задатака српских армија и важност улоге које су добиле у пробоју. Састав авијације за непосредну и посредну подршку српских армија у пробоју Солунског фронта је дат у Табели 3.

Табела 3.

Назив ескадриле	Задатак	Аеродром
Прва српска ескадрила - AP 521	Подршка српске Друге армије	Вертекоп
Друга српска ескадрила - AP 525	Подршка српске Друге армије	Вертекоп
523. ловачка ескадрила	Ловачка заштита фронта Друге српске армије	Вертекоп
502. извиђачка ескадрила	Извиђање за потребе команде Друге српске армије	Вертекоп
505. извиђачка ескадрила	Извиђање за потребе команде Друге српске армије	Вертекоп
507. ловачка ескадрила	Подршка српске Друге армије	Ламбет
506. извиђачка ескадрила	Подршка српске Прве армије	Врбена
522. ловачка ескадрила	Подршка српске Прве армије	Врбена
524. извиђачка ескадрила	Подршка српске Прве армије	Врбена
510. ескадрила за стратегијско извиђање	Извиђање и борбена дејства за потребе Врховне команде	Микра

На основу директиве Врховне команде савезничких снага и плана напада српске Врховне команде од 31. јула 1918. године, шеф "Српске авијатике" разрадио је детаљан план употребе јединица у припреми пробоја Солунског фронта. План је донесен 8. августа 1918. године, и у њему је прецизно разрађено која ескадрила и са колико авиона извршава задатке за потребе Врховне команде, армија и дивизија.

Авијацијске јединице које су одређене за подршку српске војске и стављене на располагање српској Врховној команди су добиле задатке:

- Да врше даљње извиђање на простору: Разимбеј - Дуње - Беловодица - Градско - Демир Капија - долина реке Босове, са осматрањем везе ове долине са долином Вардара преко Маријанске планине.

<sup>21</sup> Била је наоружана модерним авионима "Бреге 14 Б2" и у тој ескадрили се налазило неколико српских pilota и извиђача.

- Да фотографишу објекте и терен до Градског ради завршетка топографских карата и израде фотографија комуникација и жичаних железница: Демир Капија - Рожден и Тројице - Разимбеј; да поново изврше фотографисање свих непријатељских линија.
- Да бомбардују непријатељске објекте према српском фронту истим инетзитетом као и до тада, а бомбардовање Демир Капије и Градског да врше само преко долине Вардара, ради усмеравања пажње непријатеља на тај правац који је сматран најпогоднијим за напад, па су га Немци и Бугари најбоље утврдили и запосели значајним снагама.

Припреме су трајале од јула до 14. септембра 1918. године, односно до дан пред напад. Непрекидно је повећаван број летова, постепено су у наоружање увођени најновији борбени авиони, вршено је спровођење тактичких и оперативних мера и поступака ради повећања ефикасности дејстава на фронту.

**Извиђачка авијација** је непрекидно фотографисањем непријатељских положаја обезбедила податке за извиђачку и обавештајну службу о стању и распореду непријатељских снага.<sup>22</sup> На основу тих аеро-фото снимака израђене су специјалне карте целог фронта са детаљима.

Извиђањем и прецизним лоцирањем циљева извршена је реглажа сопствених артиљеријских оруђа с циљем прецизне и ефикасне ватре по непријатељским објектима.

Авијација је вршила и контролна извиђања припрема сопствених снага и маскирања.

Разрађен је систем веза између пешадије и авијације, који је омогућавао утврђивање достигнутих положаја и брзо обавештавање надлежних команди. Поред обавештења која су из авиона слата радио-телеграфијом, достављани су и писани извештаји специјалним капсулама са лентом које су бацане из авиона одређеним штабовима.<sup>23</sup> На тај начин је обезбеђена непрекидна и веома добра веза између команди и јединица српске војске.

Непрекидним бомбардовањем авијација је стално узнемиривала непријатеља и наносила му губитке. Ради прикривања стварних намера, циљеви су бирани на правцима крилних фронтава, а на главном правцу напада активност авијације је била уобичајена.

**Бомбардерска авијација**<sup>24</sup> дејствовала је: 17. јула 1918. године по немачким аеродромима Удово и Канатарци код Битоља; 18. јула по бугарским логорима северно од Охрида; 20. јула по непријатељским трупима у околини Сереза и Подграца; у току августа по складиштима јужно од Тополчана, код Битоља и код Ђевђелије; 23. августа по аеродрому Удово и Градско; 24. августа по непријатељским трупима на источном делу фронта; почетком септембра по железничким станицама

<sup>22</sup> Више пута су фотографисане све предње линије непријатеља, а нарочито сектор: Ветерник - Добро Поље - Срко, на којем је планиран главни правац напада.

<sup>23</sup> Те капсуле су бацане из авиона на тачно одређена места, а узимане су такође авионима, тако што су постављане на специјалне стубове са којих су их извиђачи хватали (узимали) у лету изнад тих стубова.

<sup>24</sup> Коришћени су авиони "Бреге-14".



на прузи Удово - Бевђелија и складиштима у долини Струме, као и по објектима код Битоља; 13. септембра по непријатељским логорима и фортификацијским објектима.

**Ловачка авијација** је штитила извиђачке авионе приликом извршавања задатака дежурством у ваздуху и спречавањем непријатељске авијације да дејствује. У борбама у ваздуху оборено је 30 немачких и бугарских авиона, противавионска артиљерија оборила је 5 непријатељских авиона.

Српски пилоти су у току тих дејстава извршили 750 борбених летова.

У току припрема за пробој, ваздухопловство је извршило и више **специјалних задатака**:

- *Крајем августа пребачено је у позадину фронта на различите позиције шест српских официра и подофицира, који су прикупили обавештајне податке и послали их преко голубова писмоноша.*
- *У Србију су пребачене две групе српских официра и војника инжињераца са задатком да минирају пругу Ниш - Софија и Ниш - Скопље, ради спречавања непријатеља да довлочи појачања.*

Средином августа 1918. године, по наређењу српске Врховне команде, Друга српска ескадрила је пребазирила са аеродрома Вербена у Вертекоп, и заједно са Првом српском ескадрилом формирала једну здружену јединицу од 40 авиона, и неколико у резерви. У наоружање су уведени најмодернији борбени авиони. Припреме за одлучујућу битку су се одвијале по плану, морал официра и војника је био висок. Са великим нестрпљењем се очекивао почетак напада.

## **Пробој Солунског фронта**

### ***Дејства авијације од 14. до 20. септембра***

Артиљеријска припрема за пробој Солунског фронта трајала је 24 часа, од 8 часова 14. септембра до јутарњих часова 15. септембра. Дејства артиљерије била су испланирана и вршена су уз тесну сарадњу и координацију са авијацијом. Наиме, у одређеним интервалима је прекидана артиљеријска ватра како би авијација могла да извиђа, фотографише остварене ефекте и обезбеди податке за коректуру артиљеријске ватре. Поред тога, авијација је дејствовала бомбама и митраљезима по непријатељским снагама на фронту и резервама у позадини. Ловачка авијација је спречила немачке извиђачке авионе да изврше своје задатке.

**Напад српске Друге армије почео је 15. септембра 1918. године у 5.30 часова. Шумадијска дивизија је до првих поподневних часова заузела Ветерник. Почела је дуго очекивана битка. У силовитом јуришу Српска војска је у првој етапи прешла 65 километара и тиме угрозила цео непријатељски фронт.**

Првог дана пробоја метеоролошки услови нису погодовали употреби авијације. У јутарњим часовима ниска облачност онемогућила је употребу авијације за потребе српске Друге армије. Тек у 10.30 часова извиђање је вршио један авион из ескадриле Врховне команде. Авиони из 510. ескадриле су у 10.30 часова

бомбардовали железничку станицу Градско, погођено је складиште у којем је било 3-5 тона експлозива.

У зони српске Прве армије током преподнева извршена су три осматрања непријатеља, једно осматрање командантским авионом, четири успостављања везе са пешадијом и три патролирања. У зони српске Друге армије извршена су два осматрања непријатељске артиљерије, једно успостављање везе са пешадијом, 12 митраљирања непријатељских ровова и позадине, и седам патролирања и пресретања.

Поподне у зони српске Прве армије извршено је једно осматрање командантским авионом и бомбардовање бугарских логора, и успостављена је веза са пешадијом Дунавске и Дринске дивизије. У исто време је бомбардован Алсар, и извршена су три осматрања непријатељске артиљерије и 19 патролирања над фронтом српске Друге армије, два извиђања, и успостављена је веза са пешадијом Југословенске и Тимочке дивизије.

Предвече око 19.00 часова, један извиђачки авион је извршио извиђање у дубљој позадини непријатеља, и успут дејствовао митраљезом по непријатељевим објектима. Пет авиона из 506. ескадриле митраљирало је непријатељску комору на путу Полчиште - Разим беј. Током дејстава првог дана пробоја један пилот је погинуо, један пилот је рањен, уништен је један авион, а један је оштећен.

И другог дана пробоја авијација је извршавала задатке: одржавање везе и командовање; коректура артиљеријске ватре; извиђање и узнемиравање непријатеља; патролирање ловаца у ваздуху. Поред тога, 510. ескадрила је цело преподне нападала бомбама, митраљезима и ручним гранатама непријатељске резерве, логоре и колоне. Извиђачка авијација је имала пуно посла - открила је одступање непријатеља. Поред ескадрила додељених српским армијама, дејствовале су и ескадриле француске Источне војске. У току слеподнева 15 авиона из Другог ваздухопловног сектора, бомбардовало је и митраљирало непријатељске колоне на путу Полчиште - Разимбеј, као и ескадриле француске Источне војске и 510. и 506. ескадрила. Врховна команда савезничке војске је оценила да је авијација 16. септембра изванредно извршила постављене задатке.

На фронту српске Друге армије од раних јутарњих часова 17. септембра, извиђачка авијација је откривала бугарске и немачке артиљеријске батерије и у садејству са нашом артиљеријом је вршила коректуру и регулажу артиљеријске ватре. Извиђано је кретање непријатеља на комуникацијама које изводе ка фронту. Авијација је такође дејствовала по тим колонама. Ловачка авијација је вршила патролирања, у зони Друге армије. Авијација је дејствовала по непријатељским снагама на правцима одступања. Пилоти су имали просечно напрезање од 3-4 авијацијска полетања дневно.

Основни задатак авијације 18. септембра је било даље извиђање и одржавање везе. Наиме, због веома брзог продора српских армија било је неопходно прикупљати податке у дубини противника и обезбедити ефикасно командовање са дивизијама које су извршиле дубоке продоре. Основне информације о стању на фронту могле су се добити само на основу извиђања из ваздуха.

Врховна команда савезничке војске на Солунском фронту издала је 19. септембра Упут за поделу армијских извиђања:

- Ваздухопловство француске Источне војске требало је да извиђа у зони: западно од Црне Реке, с тим да не прелази линију Кичево - Брод - Возарци.

- Ваздухопловство српске Врховне команде је требало да извиђа рејон источног тока Црне Реке, закључно са линијом Хена - долина реке Удовице - Бренске - Босово - Демир Капија. Задатак је био откривање покрета на путевима који воде са југа до Демир Капије, Криволака и Градског.

- Вардарско ваздухопловни одсек је имао зону између претходно дате линије и реке Вардар.

- Британско ваздухопловство и 533. грчка ескадрила добили су зону извиђања: од долине Вардара до Орфанског залива, с тежиштем на комуникацији Криволак - Штип, долина горњег тока Струме и долином Струмице.

- 510. ескадрила је требало да сваког дана врши по једно извиђање ка Велесу, с циљем прикупљања информација о железничком саобраћају на вардарској прузи.

Извиђања из ваздушног простора извршена 19. септембра показала су да се непријатељ нагло повлачи пред фронтима српских армија.

### **Дејства авијације од 20 до 30. септембра**

Авијација савезничке војске је 20. септембра извиђала стање у позадини непријатеља, на свим главним правцима напада. Крајем дана прикупљени су подаци о резултатима наступања уз доста тешкоћа, јер пешадија и коњица нису биле навикнуте да обележавају платном своје предње линије. Вршена су патролирања у зони изнад фронта и бомбардовања у непријатељској позадини. Установљено је да је знатно отежано садејство између авијације и копнених трупа, због велике удаљености аеродрома од линије фронта.

Авијација је 21. септембра извиђала простор испред српских трупа у наступању. Извештаји су бацани из авиона у специјалним касетама са лентом. Истог дана и 22. септембра авијација је дејствовала по јединицама Прве бугарске армије у одступању, а 23. септембра бомбардован је Велес.

Интензитет дејства авијације је смањен 24. септембра због великог растојања од линије фронта до аеродрома. Због тога је девет авиона из Прве српске ескадриле пребазирао 30. септембра са аеродрома Вертекоп на новоуређени привремени аеродом у Градском. Након ослобођења Скопља - 29. септембра и даљег покрета српске војске, 2. октобра су авиони из Градског полетели за Скопље<sup>25</sup>, а за њима и остали авиони са аеродрома Вертекоп. У Скопље су авиони слетели по први пут означени српским заставама на боковима трупа.

---

<sup>25</sup> Нестрпљиви да што пре стигну у Скопље, пет српских пилота су полетели из Градског 2. октобра по подне у веома лошим метеоролошким условима. Сви су морали да принудно слете у ширем рејону Велеса, срећом без тежих последица. После пар дана сви су се прикупили у Скопљу. - Српска авијатика, Музеј југословенског ваздухопловства, 1993. године, страна 145.

### **Дејства авијације у гоњењу непријатеља**

Почетком октобра 1918. године све борбене ескадриле и службе “Српске авијатике” и Српске аеропланске ескадре, Аероплански депо и Аероплански парк су се прикупили у Скопљу. Одатле је настављена подршка српских и делова француских снага које су наставиле брз продор на север.

Прва српска армија под командом војводе Петра Бојовића незадрживо је гонила непријатеља, с дневним темпом напада од више десетина километара. Није познато зашто је Врховна команда савезничке војске, у овој етапи, смањила употребу авијације. Но, Српска војска је смелим маневром 12. октобра ослободила Ниш, иако није имала заштиту из ваздуха.

Први авиони “Српске авијатике” прелетели су у Ниш 20. октобра 1918. године и одмах почели да извиђају правце даљег напредовања долином Мораве и према Крагујевцу. Велику тешкоћу представљао је недостатак горива за авионе, па је летова било недовољно. Још у Скопљу, авијација је коришћена за одржавање везе са јединицама које су преко Пећи наступале према Црној Гори. Неколико британских двомоторних бомбардера великог долета је коришћено за снабдевање српске и француске коњице која је измакла испред фронта. Из ваздуха су им бацане потковице. Октобра и новембра 1918. године радила је линија војног поштанског саобраћаја од Солуна до Скопља, Софије и Ниша, а касније и до Београда и Новог Сада.

После 40 дана непрекидних борби и 600 пређених километара, српска војска је 1. новембра 1918. године ослободила Београд. Само 10 дана касније настављене су борбе за ослобођење Српске Војводине, српске Босне и Херцеговине, српске Далмације и Славоније, Српске Крајине и других делова бивше Аустро-Угарске монархије који су изразили жељу да се уједине са Краљевином Србијом и Краљевином Црном Гором у заједничку државу јужних Словена. Српско ваздухопловство су крајем новембра и почетком децембра 1918. године, преко Београда и Нових Карловаца, долетели у Нови Сад. Ту је била велика ваздухопловна база.

### **У ослобођеној Отаџбини**

У силовитом јуришу Српска војска је ослобађајући земљу од ропства за непуна два месеца прешла пут од Кајмакчалана до Караванки. Заједно са јединицама копнене војске у ослобођену Отаџбину прелетеле су и пребазирале и све ваздухопловне јединице. Када је 1. децембра 1918. године створена Прва Југославија, српско ваздухопловство преименовано је у ваздухопловство војске нове државе - Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца.

У односу на бројно стање и величину српског ваздухопловства на Солунском фронту, Ваздухопловство Југославије, за кратко време нарасло је и по броју људи и количини ваздухопловне технике, јер су многи ваздухопловци словенског порекла

(Срби, Хрвати, Словенци) који су били у Аустроугарском ваздухопловству, појединачно или по групама, пришли победничкој - Српској војсци.<sup>26</sup>

Штаб српске Аеропланске ескадре пребазирао је крајем 1918. године у Нови Сад, где је тада био један од највећих и најопремљенијих аеродрома. Ту се већ налазила Прва српска ескадрила и пилотска школа. Почетком 1919. од Штаба Аеропланске ескадре формирана је Ваздухопловна команда, као команда ваздухопловства Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца. За команданта је постављен **мајор Бранко Вукосављевић**. Ваздухопловна команда добила је ранг пука и ранг административног органа III степена.

Према војнотериторијалној подели, образоване су четири обласне ваздухопловне команде са седиштем у Новом Саду, Загребу, Скопљу и Сарајеву. Већ јула 1920. године формирано је Одељење за ваздухопловство при Министарству војске и морнарице.<sup>27</sup>

На дужности команданта југословенског ваздухопловства мајор Бранко Вукосављевић, један од најбољих пилота и најзначајнијих личности српског војног ваздухопловства, био је веома кратко, јер погинуо у авио-удесу 19. јуна 1919. године на аеродрому Нови Сад. Школовање за пилота завршио је у Трећој класи. Био је први командир "Нијепорског одељења", командир Прве српске ескадриле и први командант југословенског ваздухопловства.<sup>28</sup>

После мајора Бранка Вукосављевића за вршиоца дужности команданта југословенског ваздухопловства постављен је Петар Мирковић, потпуковник-извиђач. Ваздухопловство је остало у саставу рода инжињерије, тако да је командант инжињерије био претпостављени сатрешина командату ваздухопловства. Дирекција "Српске авијатике" после пробоја Солунског фронта, прешла је у Београд. Са радом је престала 1920. године када се људство вратило у Француску.

Све ескадриле српске авијатике прелетеле су у ослобођену Отаџбину, и преко Скопља, Ниша и Београда, постепено запоседале аеродроме у Новом Саду, Сарајеву, Мостару, Загребу и Љубљани, као и хидро-базе у Боки Которској и Краљевици. Повлачећи се испред српске војске, непријатељ је успео да највећи број својих аероплана и највећи део ваздухопловно-техничког материјала евакуише и склони у Горњу Аустрију, али је и поред тога остало доста средстава, опреме и ваздухопловног материјала.

Од доласка са Солунског фронта октобра 1918. године, па до пролећа 1920. године, био је најтежи период у развоју југословенског ваздухопловства, јер се суочавало са многобројним, првенствено материјалним проблемима и тешкоћама. Међутим, како пише Сава Микић, капетан прве класе-пилот са Солунског фронта у књизи "Историја југословенског ваздухопловства" поред свих тешкоћа, ваздухопловство је "сјајно одиграло своју улогу", и постепено стварало услове за превазилажење материјалних и других проблема.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> Микић, С., Историја југословенског ваздухопловства, Београд, 1933. године, страна 568.

<sup>27</sup> Ибид, страна 569.

<sup>28</sup> Ибид, страна 378. Српска авијатика, Музеј југословенског ваздухопловства, Београд, 1993.године, страна 159.

<sup>29</sup> Микић, С., Историја југословенског ваздухопловства, Београд 1933.године, страна 570.

Припадници ваздухопловства одмах су се ангажовали са пуно елана на оправкама и подизању инсталација, радионица, складишта и других објеката на аеродромима. Почео је рад на писању правила за обуку летачког и ваздухопловнотехничког састава, организацију рада, командовање и друга питања. Стручној обуци поклањана је посебна пажња, јер је требало јединице што пре довести на ниво оперативне употребљивости.

После ослобођења Боке Которске, где је била велика хидро-база, заплењена је целокупна ваздухопловна техника центра аустроугарског поморског ваздухопловства у Кумбору. Пошто су сви официри, подофицири и војници других националности побегли, остала су само два официра и око 30 подофицира и морнара Срба, који су сачували и спасли сву ту ваздухопловну технику.<sup>30</sup>

## Закључак

Искуства које је Српско ваздухопловство стекло у балканским ратовима, обogaћена су у Првом светском рату. Тактика употребе заснивала се на француским решењима и сопственим искуствима. Упркос многим недостацима, употреба ваздухоплова имала је велики позитиван утицај на морал српске и црногорске војске.

У Првом светском рату ваздухопловство је сразмерно својој снази и оспособљености дало значајан допринос победама Српске војске 1914. У другој години рата повукло се са Српском војском преко Албаније на Крф. Током повлачења извршавани су првенствено задаци извиђања, али и, по први пут у историји употребе авиона у ратовима и задаци санитетског превозења, одржавање везе, превозење значајних личности и поште, и специјална превозења. После албанске голготе српско ваздухопловство је остало без авиона и пратеће технике али је сачувано људство.

На Крфу се људство опоравило. Извршена је прва реорганизација ваздухопловства, уместо Ваздухопловне команде формирана је Аропланска ескадра, са аеропланским депоом и радионицом. Извршена је обука летача и ваздухопловнотехничког састава. Са Крфа Аеропланска ескадра је у мају 1916. године пребачена на Солунски фронт.

У оквиру ваздухопловства савезничких војски на Солунском фронту српској војсци је додељено пет ескадрила, по једна ескадрила била је потчињена командама српских армија, а две Врховној команди. Те ескадриле су сукцесивно попуњаване српским кадром, који је школован и обучаван за летачке и ваздухопловнотехничке дужности. Од француско-српских ескадрила касније су формиране српске авијацијске јединице.

На Солунском фронту, уз помоћ савезника, српско војно ваздухопловство израсло је у снажну тактичко-оперативну формацију од две армијске ескадриле са око 40 модерних авиона, искусним пилотима, извиђачима и ваздухопловнотехничким кадром. "Нијепорско одељење" - прва самостална српска авијацијска јединица на Солунском фронту је формирано 16. децембра 1916. Године. Прва и

---

<sup>30</sup> Ибид, страна 604. 23 хидроавиона за извиђање и бомбардовање, пет ловачких авиона, хангари и остало.

Друга српска ескадрила формиране су 17. јануара 1918. године. Тако је Српско војно ваздухопловство припремљено за задатак који су његови припадници чекали скоро четири године - коначно ослобођење поробљене Отаџбине. У балканским и светском рату, српско ваздухопловство је користило 4 балона, 180 авиона 36 типова и модела, већином добијених од савезника, а 4 су заробљена од непријатеља, - Табела 4 и 5.

Српско ваздухопловство је, заједно са савезничким ваздухопловством, одиграло велику и веома значајну улогу у припремама за пробој и у пробоју Солунског фронта. Извршени су многобројни и разноврсни задаци у посредној и непосредној ваздухопловној подршци - извиђања, коректура артиљеријске ватре, бомбардовање и митраљирање непријатељевих снага и објеката, одржавање везе, специјална превозења ваздушним путем. У тим дејствима до максимума су испољена стечена борбена искуства, знање и обученост српских и савезничких пилота, извиђача, механичара и њихових команданата и командира. Након ослобођења земље, јединице српског ваздухопловства биле су основа за изградњу ваздухопловства Краљевине Југославије.

Табела 4.

ТИП АВИОНА	НАМЕНА	ПОСАДА	БРЗИНА	НАОРУЖАЊЕ
Морис фарман МФ 11	извиђач	2	118 км/ч	-
Блерио 11-2А	извиђач	2	120 км/ч	-
Блерио 11-2Г	извиђач	2	115 км/ч	-
Блерио Пенгун	школски	1	60 км/ч	-
Блерио Рулер	школски	1	60 км/ч	-

Табела 5.

ТИП АВИОНА	НАМЕНА	ПОСАДА	БРЗИНА	НАОРУЖАЊЕ
Морис фарман МФ 11	извиђач	2	118 км/ч	1 митраљез, 80 кг бомби
Морис фарман МФ 11 бис	извиђач	2	128 км/ч	1 митраљез, 130 кг бомби
Воисин 3 тип ЛА	бомбардер	2	120 км/ч	1 митраљез, 60 кг бомби
Воисин 4 тип ЛБ	бомбардер	2	120 км/ч	топ 37 мм
Кадрон Г4 Б2	бомбардер	2	130 км/ч	1 митраљез, 110 кг бомби
Фарман Ф 40	извиђач	2	135 км/ч	1 митраљез, 50 кг бомби
Вепор 11 Ц1	ловац	1	152 км/ч	1 митраљез
Вепор 12 А2	извиђач	2	144 км/ч	1 митраљез
Вепор 21 Ц1	ловац	1	150 км/ч	1 митраљез
Вепор 23 Ц1	ловац	1	176 км/ч	1 митраљез, 1 топ
Вепор 24 Ц1	ловац	1	176 км/ч	1 синхрони митраљез
Доранд АР 1 А2	извиђач	2	153 км/ч	1 митраљез, 82 кг бомби
Доранд АР 2 А2	бомбардер	2	153 км/ч	1 митраљез, 82 кг бомби
Бреге 14 А2	извиђач	2	184 км/ч	1 митраљез, 20 кг бомби
Бреге 14 Б2	бомбардер	2	176 км/ч	1 митраљез, 2 топа, 235 кг бомби
СПАД С 7 Ц1	ловац	1	191 км/ч	1 митраљез
Р.А.Ф. БЕ 2Ц	извиђач	2	116 км/ч	-
Хенри Соп 1 А2	извиђач	2	153 км/ч	1 митраљез, 160 кг бомби

## Литература

1. - Војна енциклопедија, Београд, 1970-1975.
2. - Војни лексикон, Војниздавачки завод, Београд, 1981.
3. - Вредновање ваздухопловних традиција, НИУ"Војска", Београд, 1993.
4. - Грујић, З., Авијација Србије и Југославије 1901-1994, Војна књига, Београд, 1997.
5. - Грујић, З., Нови Дан РВ и ПВО, Нови гласник 5/6 1994.
6. - Грујић, З., 82 године војног ваздухопловства у Србији и Црној Гори, Војска број 120-123/1994. године.
7. - Грујић, З., Век наше авијације, Војска, број 155-157/1995.
8. - Грујић, З., Развој ваздухопловне војно-теоријске мисли, Војска, број 176-180/1995-96. године.
9. - Грујић, З., Развој ваздухопловства у нас, Нови гласник 6/1997.
10. - Грујић, З., Српско ваздухопловство на Солунском фронту, Добовољачки гласник 10/1998. године.
11. - Јанић Ч., Српска авијација у пробоју Солунског фронта, Нови Гласник, 3-4/98, страна 125.
12. - Матовић, Р., Освајање неба, Народна Армија, Београд, 1981. године.
13. - Микић, С., Историја југословенског ваздухопловства, Београд, 1933. године.
14. - "Наша Крила" (комлет) из 1928. године, страна 1028 ( Д. Савић)
15. - Ратна крила, Вук Караџић, Београд, 1982. године.
16. - Ратници неба, Вук Караџић, Београд, 1982. године.
17. - Српска авијатика, Музеј југословенског ваздухопловства, Београд, 1993. године.
18. - Симовић Д., Улога и рад ваздухопловства при пробоју Солунског фронта септембра 1918. године, Ратник, 1938, IX свеска, страна 79-100.
19. - Зачетници авијације, Вук Караџић, Београд, 1982. године.