

Сто десет година српске војне авијације

# ОДБРАНА СРПСКОГ



Многе ће изненадити да су голуби писмоноше, балонске јединице, водоничне централе за пуњење балона или Трупалско поље код Ниша појмови који су уско везани за стварање и развој српске војне авијације и да прецизно одређују прве пионирске кораке српског војног ваздухопловства. Почети су били тешки, са несавршеним авионима и недовољно обученим пилотима, али су српски авијатичари брзо учили, брже од других, sazрели у ратовима, тако да је српска авијација израсла у важну карику српске борбе за слободу против разних завојевача.

Пише Зоран МИЛАДИНОВИЋ



вија-  
ција је  
на по-  
четку  
дваде-  
сетог  
века  
била  
резер-

висана за велике државе, а мала и неразвијена Србија се њеним формирањем сврстала међу првих 15 земаља у свету које су увеле ваздухопловство у своје оружане снаге, док је употребом авијације у рату постала једна од само пет земаља чије је ваздухопловство употребљено у рату и чији су ваздухопловци стекли ратна искуства. Упис у малобројне земље које су развијале сопствену авијацију говори да је тадашња Србија добро разумела значај авијације за будућност српске војске и српског народа, што је уосталом и омогућило да крајем прошле године са поносом обележимо сто десет година српске авијације. Свечана академија, полагање венаца на споменике ваздухопловцима, научни скуп на ову тему у организацији нишког градског одбора СУБНОР-а и многе друге манифестације одржане су у Нишу, граду који је по много чему колевка српске авијатике.

### ОД ГОЛУБИЈЕ ПОШТЕ И БАЛОНА ДО АВИОНА

Дан РВ и ПВО обележава се 24. децембра, у знак сећања на 1912. годину, када је решењем војводе Радомира Путника формирана Ваздухопловна команда са седиштем у Нишу, у чији састав су ушле Аеропланска ескадра, балонско одељење са водоничком централом и одељење голубије поште.

– Ваздухопловни корени сежу још даље у прошлост. Александар Обреновић је, на пример, већ 2. августа 1893. наредио да се у свакој дивизији образују ваздухопловна одељења, која су у први мах везана за претече авијације у виду извиђачких ваздухопловних балона и голубова писмоноша. Капетан Коста Милетић је 1901. упућен у Русију, где је завршио специјалну школу за употребу голуба писмоноша и за управљање везаним и слободним балонима, а седам година касније је подигао објекте за голубију станицу и балонску чету српске војске у Медошевцу, на месту садашњег војног аеродрома у Нишу. Србија своје прве балоне, водоничну централу и другу опрему набавља у Немачкој, Русији и Швајцарској и у балканским ратовима користи балоне за извиђање, док су голубови преносили информације са балона и између голубијих станица Пирот и Ниш – тврди врстан познавалац стварања и развоја српске авијатике др Зоран Пешић.

У Србији није био дуг пут од голубије поште и балона до авиона, пошто је мала балканска држава само девет година након лета браће Рајт формирала Ваздухопловну команду и аеропланску ескадру. Шест питомаца Министарства војног Краљевине Србије је 1912. године упућено на школовање у две приватне авијатичарске школе у Француској, где су положили испите, савладали пробне летове и добили дипломе интернационалних пилота. Времена за сложеније видове обуке није било пошто се Србија спремала за рат против Турске, тако да су пилоти добили задатак да купе осам авиона и да се хитно врате



Поручник Миодраг Томић, пилот

у Србију. Први балкански рат је увелико трајао када су авиони, после великих перипетија, стигли у луку Солун, а потом им је одређен први и матични аеродром у Србији на Трупалском пољу код Ниша. У атару села Трупале уређена је површина за полетање и слетање и постављени су монтажни платнени хангари за смештај авиона и технике за одржавање.

– Почетни део балканских ратова српска авијација је пропустила, да би своје борбено крштење имала код Скадра, где су српски авијатичари пружили помоћ војсци Црне Горе, извршивши прво бомбардовање из ваздуха у историји светског војног ваздухопловства. У Другом балканском рату српски пилоти полетали су са уређеног



Поручник Миодраг Томић, пилот, са својим колегама поред авиона „њепор“

летишта у селу Војник код Куманова, али су летове на већим висинама онемогућавале термичке струје, високе планине, слаба конструкција авиона и недовољно летачко искуство. Балкански ратови су заправо представљали праву ратну школу за српске ваздухопловце, тако да ће они, поучени бројним искуствима, успети да у Првом светском рату пруже српској копненој војсци много већу и ефикаснију помоћ – истиче др Зоран Пешић.

Српска војска је у првих девет месеци Првог светског рата била препуштена сама себи и ослоњена на оно што је у ваздухопловству до тада имала.

– Ваздухопловство српске војске, иако скромно по снази и учинцима, дејствовало је у условима апсолутне превласти непријатеља у ваздушном простору и допринело величанственим победама на Церу и Колубари 1914. године.

У Француску је тада упућена друга класа питомаца пилота, док је из Француске у Србију упућена једна комплетна француска ескадрила са најсавременијим авионима. Српска аеропланска ескадра базирала је на аеродрому Пожаревац, где је на једном од авиона уграђен пешадијски митраљез. Српско ваздухопловство тако је добило први борбени авион, који је успешно дејствовао и изненадио непријатеља који је навикао на ненаоружане српске авионе. После повлачења српске војске преко Албаније српско ваздухопловство остало је без опреме и авиона, али је сачувало људство, које је на Крфу формирало Аеропланску ескадру, а потом 1916. године дислоцирало у Солун и приступило француској ескадрили, где је формирано пет ескадрила за потребе српске врховне команде и српских армија. Прву ваздушну победу на Солунском фронту остварили су капетан Бранко

Вукосављевић и потпоручник Миодраг Милетић, који су 2. априла 1917. оборили немачки авион. Милетић ће касније постати најуспешнији српски пилот на Солунском фронту са три потврђене победе. Српска авијатика је по пробоју Солунског фронта прешла на импровизовани аеродром у Скопљу, а потом се пребазирала у Нови Сад – објашњава др Зоран Пешић.

### СКРИВЕНИ ЏИН СРПСКОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

У Балканским ратовима и Првом светском рату српско ваздухопловство користило је четири балона, 180 авиона, 36 типова и модела, већином добијених од савезника, док су четири заплена од непријатеља. У том шестогодишњем периоду српска авијатика је прошла дуг пут, развијајући се скоро упоредо са достигнућима науке и технике тог доба, непрестано увећавајући своју улогу у ратним дешавањима. У то време Србија добија и своје прве ваздухопловне јунаке попут капетана Косте Милетића, капетана Јована Југовића, поручника Миодрага Томића или поручника Живојина Станковића. Један пилот се, ипак, издваја и данас знамо да је наредник Михајло Петровић вредан свих легендарних прича које о њему трају.

– До пре неколико деценија наредник Михајло Петровић био је скривени џин српског ваздухопловства. Сакривали су га у енциклопедијским подрумима, а његово спомињање било је онако успутно и стидљиво, тако да поколења после 1945. године практично нису ни знала за њега, баш као ни за његовог земљака Радивоја Раку Љутовца, утеменитеља



српске АРЈ ПВО. Успели смо, захваљујући ентузијастима, да извучемо наредника Петровића из заборав – каже пилот, пуковник у пензији и ратни командант ескадриле „Шкорпиони” Милорад Ђошић.

Михајло Петровић, из села Влакча код Крагујевца, српски је пилот са пилотском дозволом број један и први српски пилот који је изгубио живот на борбеном задатку. Животна и војна каријера водиле су га од тополивничарског заната и Артилериске школе у Крагујевцу, преко службовања у Гардијском артиљеријском пуку у Нишу, Крагујевцу и Београду, па до пријављивања на конкурс за авијацију и школовање пилота у Француској. Михајлову способност и вештину брзо су учили француски инструктори, омогућили му да после само 22 дана обуке изврши самосталан лет на двокрилцу, којим је показао да је неспорно најбољи српски пилот. Пилот-наредник Михајло Петровић је по повратку у земљу распоређен на први војни аеродром у Нишу, на Трупалском пољу, где је изводио тренажне летове, али је убрзо упућен у новоформирану Приморски аероплански одред, како би пружао ваздушну подршку црногорским трупама које су опседали Скадар.

– Дводневна припрема наредника Петровића за одлазак на ратиште била је муњевита. Одмах по монтирању авиона на привременом аеродрому Барбалуши, десетак километара од Скадра, кренуо је у акцију, успешно надлетео линију фронта, извиђао положаје, али су при слетању јаке термичке струје узроковале пропињање и нагло окретање авиона, тако да је наредник

Михајло Петровић трагично испао из авиона са висине од хиљаду метара и погинуо. Прва жртва српског војног ваздухопловства и други светски авијатичар који је погинуо на борбеном задатку сахрањен је код цркве у селу Барбалуши 21. марта 1913, а месец дана касније његови посмртни остаци пренети су на Цетиње уз највише војне почести. Михајлов брат је 1931. године његове посмртне остатке пренео у Београд, сахранио их у породичну гробницу, где се на сваки празник окупљају ваздухопловци и одају му пошту. Његов лик је на срећу постао симбол времена у коме је Србија и у ваздухопловству ишла у корак са великим светом. Делује нестварно, Србија уводи авијацију у наоружање када се Америка тек спрема да то учини, док је енглески РАФ формиран тек 1918. године – истиче Милорад Ђошић.

### РЕЖЕНОВАЧКИ НЕБЕСКИ БОЈ

Након завршетка Првог светског рата у Новом Саду формиран су Ваздухопловна

Српски пилоти су, попут нашег народа и његове војске, увек бранили национални интегритет, слободу и независност, што је пресудно утицало на њихово поимање родољубља, части, борбеног морала и љубави према отаџбини

Српски пилоти поред биплана „дукс”, децембар 1912. У средини (са шлемом у руци) поручник Јован Југовић, трећи слева наредник Миодрог Томић, поред њега наредници Михајло Петровић и Војислав Новичић.

команда војске Краљевине Југославије, ваздухопловни арсенал и прва пилотска школа. Окосницу ваздухопловства новостворене државе чинило је српско ваздухопловство. Овај период карактерише изградња првих војних аеродрома са свом потребном инфраструктуром, развој авио-индустрије и набавка савремених авиона ловачке, извиђачке и бомбардерске намене из иностранства, као и њихова израда на основу лиценце. Свообухватан поглед на број аеродрома, авиона, обучених пилота и друге околности говори да је Краљевина Југославија имала снажно ваздухопловство, што се и показало у Априлском рату 1941. године. Доскора је било мало познато да је авијација Краљевине водила у тим првим борбеним данима жестоке борбе, како за одбрану Београда, тако и других крајева Југославије. Опсежна истраживања историчара и публицисте Александра Огњевића потврђују да се Прва ваздухопловна ловачка





Шести пук је имао модерне авионе и добро обучене, неустрашиве пилоте који су бранили Београд од најезде Хитлерових авиона

бригада, посебно њен 6. ловачки пук, борила свом снагом на небу изнад Београда и да су пилоти те јединице имали чак триста авио-полетања.

– Однос снага у ваздуху био је десет према један у корист непријатеља, али су се пилоти Краљевине, без обзира на несразмерну снагу противника, достојно супротставили у осмодневној ваздушној бици. Браниоци Београда су на олтар отаџбине положили једанаест живота, док их је шесторица теже или лакше рањено. Сведоци су тих дана са земље пратили узбудљиве борбе, ваздушне нападе и противнападе, митраљирања, немачке и наше аероплане како у виду буктиње падају у рејону Београда, Срема и Баната – истиче Александар Огњевић.

Било је и других борби широм југословенског неба, међу којима се посебно издваја ваздушна борба позната у историји као Режановачки

небески бој, која се одиграла изнад Куманова и у којој су забележени дотад невиђени примери херојства пилота, попут поручника Танасића, који је, оставши без муниције, својим авионом ударио у нападача, да би у страховитој експлозији нестала оба авиона и пилота. Ваздушне борбе вођене су и изнад Крагујевца, Бањалуке и других градова, а у њима је југословенска борбена авијација извела 1.414 полетања и изгубила 135 летача. Велики број пилота успео је да се својим летелицама пребаци у Грчку, а потом у Каиро, где су се ставили на располагање британском војном ваздухопловству (РАФ). Активности југословенског ваздухопловства обнављају се крајем 1944. године операцијама извиђања и бомбардовања територија у окупираној Југославији, а у међувремену је формирано и југословенско партизанско ваздухо-

пловство. Оно је формално основано 21. маја 1942. пребегом два авиона из НДХ на слободну територију, а тај дан се после рата славио као дан Југословенског ратног ваздухопловства. Пред завршетак Другог светског рата дошло је до сарадње Народноослободилачке војске Југославије и СССР-а, што је узроковало да елитне совјетске ваздухопловне јединице буду основ за формирање ловачке и јуришне дивизије, које су својим борбеним дејствима много допринеле у завршним операцијама за ослобођење земље.

Развој ваздухопловства после Другог светског рата може се, по речима пуковника у пензији и начелника катедре оператике у ШНО Зорана Јаковљевића, сажети у неколико основних праваца који у суштини прате дух савремене научне ваздухопловне мисли, доктрине и технолошког развоја у свету.

– Ослонац на властите снаге имао је приоритет, што је омогућило да се створи снажно РВ и ПВО са сопственом научном и технолошком базом, које је, на пример, извезло 200 авиона, школовало и усавршавало пилотски кадар из више држава и одржавало и ремонтвало све авионе и средства властитим знањем и радом. Процес модернизације ваздухопловства започео је одмах после Другог светског рата, како обновом порушених ваздухопловних објеката, тако и конструкцијом и изградњом авиона домаће производње (*талеб, јасџиреб, суџери-леб, орао*), али и набавком иностраних клипних и млазних авиона (*шуџини сџар, ѿандерџеџи, сејбр*). Шездесете године прошлог века доносе прекретницу, пошто после попуштања затегнутости са СССР-ом у домаће ваздухопловство стиже МиГ-21, који лети брже од два маха, а поред топова носи и ракете. РВ и ПВО набавља касније и у то време чувени авион МиГ-29. Распад некадашње државе, грађански ратови и НАТО агресија успоравају развој српског војног ваздухопловства, поготово што су у НАТО агресији највећим делом уништени или оштећени ваздухопловни капацитети – тврди Зоран Јаковљевић.

### ХЕРОИЗАМ ПИЛОТА

Од самог почетка употребе авијације у ратне сврхе показало се да је у борбеним дејствима у ваздуху и по циљевима на копну и воденој површини пилот основни чинилац борбене моћи авијације, који непосредно употребљава оружје у саставу групе или као појединачни борац, сједињујући знања и умећа више десетина стручњак који

опслужују и припремају авион за лет. Пилот и пуковник у пензији Драгољуб Илић наглашава да су српски пилоти, попут нашег народа и његове војске, увек бранили национални интегритет, слободу и независност, што је пресудно утицало на њихово поимање родољубља, части, борбеног морала и љубави према отаџбини.

– Примери исказаног хероизма пилота у 110-годишњем опстајању српске војне авијације служе млађим генерацијама као узор како се часно брани српско небо. Било је таквих примера у балканским ратовима, Првом и Другом светском рату, али су српски пилоти у рату 1999. године показали да су не само достојни наследници бранилаца српског неба кроз историју већ и да су се уврстили у легенде попут Синђелића, Мишића, Гавриловића и других јунака – говори некадашњи командант приштинске ваздухопловне базе Драгољуб Илић.

Девет пилота је у првим ратним данима упућено на задатак пресретања непријатељских авиона у ваздушном простору изнад Југославије.

– Каква је то храброст била, кренути на силу која има 600 најсавременијих летелица. Неки су се спасили, али су потпуковници Миленко Павловић и Живота Ђурић и мајор Зоран Радосављевић погинули. Сву тројицу можда најбоље осликава поступак команданта 204. авијацијског пука потпуковника Миленка Павловића, који је задржао млађег колегу, извукао га из кабине и рекао: „Мајку вам дечју, нећете ви да гинете, ја ћу”. Полетео је према Ваљеву, свом родном крају, устремио

### СВЕЧАНА АКАДЕМИЈА

У Нишу је 24. децембра 2022. одржана свечана академија поводом 110 година од оснивања српске војне авијације, док су делегације Војске Србије, града Ниша и борачких удружења истог дана положили венце на споменик палим пилотима. Свечаној академији у Дому Војске Србије у Нишу присуствовали су командант РВ и ПВО генерал-потпуковник Душко Жарковић, председник СУБНОР-а Србије генерал-мајор у пензији Видосав Ковачевић, градоначелник Ниша Драгана Сотировски, помоћник команданта Копнене војске за подршку пуковник Владица Вучковић, начелник Регионалног центра Министарства одбране пуковник Ненад Марковић, представници борачких удружења и други гости. Генерал Видосав Ковачевић и градоначелник Драгана Сотировски су у својим говорима подсетили на богату традицију српског војног ваздухопловства и указали колико је за развој српске авијатике значајан град Ниш, док је члан председништва СУБНОР-а пуковник у пензији Анђелко Милићевић исказао уверење да ће у наредној години бити реализовани пројекти подизања споменика првом војном пилоту нареднику Михаилу Петровићу и јунаку битке на Чегру Стевану Синђелићу.

се на шеснаест НАТО авиона и страдао у неравноправној борби. Данас војни аеродром и главна улица у Батајници носе његово име, док се крило авиона којим је летео налази на спомен-чесми у родном селу Павловића Горњем Црниљеву – подвлачи Драгољуб Илић.

Српско РВ и ПВО последњих година постаје једно од најснажнијих у региону, пре свега због набавке модернизованих авиона МиГ-29, модернизације *орла* и *суџер-талеба*, увођења у оперативну употребу клипног авиона *ласџа* за школовање пилота, набавке вишенамених хеликоптера Х145 и друге ваздухопловне технике. Најновије набавке потврђују да ће РВ и ПВО бити далеко снажније и ефикасније у одбрани српског неба. ▀