

Годишњица српског војног ваздухопловства

ЧЕТВРТАК, 24. ДЕЦ 2015, 07:30 -> 07:35

ИЗВОР: [РТС](#)

АУТОР: [ВЕСНА ИЛИЋ](#)

На данашњи дан 1912. године у Нишу је формирана Ваздухопловна команда и Аеропланска ескадра, а Србија се нашла међу 15 земаља које су у свом наоружању имале војну авијацију.

Српско војно ваздухопловство, формирано 24. децембра 1912. године у Нишу, бројало је 12 авиона, два балона и централу за производњу водоника за балоне. Информације прикупљене извиђањем непријатељских положаја у то време преносили су и голубови писмоноше па је и голубија пошта постала део ваздухопловства. Потреба за формирањем авијације расла је како су се балканске земље спремале за рат са Турском.



Коста Милетић у балону током школовања у Русији 1902. године

Опремање авијације започело је током анексионе кризе 1909. године куповином два балона у Немачкој. Први обучени стручњак за управљање њима био је капетан Коста Милетић, који је неколико година раније завршио школу у Петрограду. Један од балона је извиђачки змај-балон, симболично назван "Босна и Херцеговина", који је једним крајем ужета био везан за земљу, док је сферни балон понео име "Србија" и слободно је летео са видно истакнутом српском заставом.

У пролеће 1912. године Краљевина Србија издвојила је кредит од 30.000 динара за авијацију и послала је шест питомаца на школовање у француске пилотске школе Блериоа и Фармана. Први је обуку завршио Михаило Петровић, који је добио диплому Међународне летачке федерације и летачку значку са бројем 979. Био је међу првих хиљаду пилота на свету. Пред избијање Првог балканског рата купују се и први авиони "блерио", "фарман" и "депердисен". Ангажовано је и

неколико страних пилота као помоћ српским летачима који нису имали довољно искуства. Војни аеродром се налазио на Трупалском пољу у близини Ниша.



Први аеродром на Трупалском пољу код Ниша

Први борбени лет изведен је марта 1913. године када је Врховна команда послала Приморски аероплански одред у Албанију као помоћ црногорској војсци. Пилот Михајло Петровић извиђао је турске положаје око опкољеног Скадра. Тадашњи авиони били су крхке конструкције од дрвета и платна, слабих мотора од 50 до 70 коњских снага и сваки налет ветра или промена температуре утицали су на лет. Петровићу се, при повратку са задатка, највероватније услед временских прилика откачио ремен којим је био везан или је испало цело седиште и он је испао из авиона и пао близу летелишта. Падобрани нису тада били део опреме пилота, па је Петровић трагично окончао задатак и постао један од првих пилота страдалих током извршавања задатка.



Михајло Петровић, српски пилот обучаван у Фармановој школи у Француској

Куршуми на пилота

За разлику од савремених војних авиона, током Првог светског рата летелице су биле без наоружања. Забележено је да је српски пилот Миодраг Томић током лета угледао аустроугарског пилота. Једино што су могли, махнули су један другоме. У наредним налетима непријатељски пилоти су пуцали из пиштоља покушавајући тако да оборе наш авион.

Турске положаје тада су надлетали и поручник Живојин Станковић и наредник Миодраг Томић. Поред извиђања српска авијатика је обавила и задатке бомбардовања и тако постала пета земља у свету која је употребила авионе у ратним дејствима.

Србија је међу првим државама у свету усвојила закон о ваздушном саобраћају. "Уредба о саобраћају справама које се крећу по ваздуху" донета је 3. марта 1913. године ради контроле летења над територијом Србије. Уредба је првенствено донета ради спречавања прелета аустроугарских авиона који су без дозволе надлетали и извиђали области уз границу и долином Мораве у циљу притиска на Србију да се повуче са јадранске обале након победе у Првом балканском рату.



Авион Блерио на коме је извршен први борбени лет

Поводом стогодишњице српског војног ваздухопловства Радио-телевизија Србије емитовала је децембра 2012. године дводелни документарни филм "Век одважних", који хронолошки прати развој војне авијације од настанка до данашњих дана.