
УВОДНА РЕЧ ПРИРЕЂИВАЧА

Пуковник Миодраг П. Томић, један од шесторице првих српских pilota, несумњиво најуспешнији од њих, имао је дугу пилотску, ваздухопловну, официрску и командантску каријеру. Велики рат је завршио као најискуснији српски пилот у чину поручника, са три ваздушне победе, од којих две непризнате. У служби Ваздухопловства војске Краљевине Југославије, остао је до Априлског рата 1941. Био је на разним дужностима. Летео је активно на свим типовима авиона коришћеним до средине тридесетих година. Од 1939. године био је и ађутант Краља Петра II Карађорђевића. У Априлском рату је заробљен и одведен у немачки логор. После рата није желео да се врати у Југославију и, како му је супруга била Американка, емигрирао је у САД. Умро је 1962. у Чикагу. Имао је сва српска и југословенска одликовања а такође и висока француска одликовања, међу којима два Ратна крста 1914-1916, два 1916-1918, две медаље Легије части итд.

Пуковник Томић је био храбар, дисциплинован, снажљив и проциљив пилот, врло способан и са израженим смислом за пилотажу. То је потврдио током Великог рата летећи у ескадрилама Српске авијатике на Солунском фронту, углавном у ловачким једноседима. Он је био и остао пилот-ловац, у правом смислу те речи.

О Томићевом тексту

Томићев необјављени текст, куцан на писаћој машини, којег је како сам каже, написао у намери да сачува од заборавља догађаје из почетних година развоја Српског ваздухопловства, био је на жалост, недоступан током многих година. Срећом, текст је сачуван захваљујући светски познатом ваздухопловном истраживачу и писцу, г. Августу Г. Блуму из САД. Стицајем околности, Блум је доставио пре шест година копију тога текста г. Ненаду М. Миклушеву из Новог Сада, а он га је прекуцао у изворном облику и омогућио одређеном ужем кругу ентузијаста да га прочитају.

Један од људи који су добили текст у интерној преписци је и господин Александар М. Огњевећ. У пролеће 2014. године, господин Огњевећ је контактирао господу Н. Миклушеву и Огњана М. Петровића са предлогом да се биографија припреми за публикацију, што је тада прихваћено и договорено. Била је то идеална прилика да се са српске стране обележи стогодишњица Великог рата, као и запаженог учешћа ваздухопловства Краљевине Србије у њему.

У овој књизи, текст је пренет, у највећој мери у оригиналном облику, с тим што су извршене одређене језичке дораде. Задржан је Томићев архаичан језик и стил писања, а такође и његов неуобичајен манир да о себи пише и у првом и у трећем лицу, често у истом пасусу. Одређена имена и називи (личности, авиона, организација, итд) писани су великим словима, онако како их је писао Томић. Такође су задржани и наводници код одређених имена и назива.

Оригинална страна имена и називи, које Томић није дао, написани су на оригиналном језику у загради. С обзиром да у Томићевом тексту има одређених нетачности, јер је он догађаје описивао по сећању, много година после дешавања, потребна објашњења, исправке и тачни подаци дати су у фуснотама. Томић је углавном давао датуме по старом (Јулијанском) календару, а приређивачи су код сваког датума по старом, додали датум по новом (Грегоријанском) календару у загради. У случајевима у којима су подаци сумњиви, непотпуни, нејасни или нетачни, објашњења су дата у фуснотама.

Томићев текст садржи само мали број придодатих фотографија лошег квалитета, углавном фотокопија, али су приређивачи обезбедили већи број фотографија које се односе директно на Томића и на одређене догађаје.

Списак погинулих авијатичара који је саставио Томић није потпун, а део података је споран или нетачан. Ипак, приређивачи су се одлучили да списак оставе у изворном облику, онако како га је Томић дао. Разлог за такву одлуку је жеља да се читаоцима и истраживачима остави могућност упоређивања података.

На крају је додата кратка биографија пуковника Миодрага П. Томића, базирана на службеним подацима.

Само је заборав гори од смрти.

Приређивачи,

**Огњан М. Петровић,
Александар М. Огњевећ**
Крушевац-Београд,
август 2014. године

ПРВИ СВЕТСКИ РАТ 1914-1915. ГОДИНЕ

Обе краљевине, Србија и Црна Гора, победом над Турцима биле су знатно територијално проширене. Вековни сан нашег народа и заветна мисао читавих поколења „Освета КОСОВА“, били су победом над Турцима остварени. Успешно вођење балканских ратова и стечено искуство захтевало је реорганизацију наше војске. Надлежни су обратили пажњу на остале родове оружја, док су авијатику коју су још увек сматрали за новину оставили у привременој формацији не учинивши ништа да попуне губитке апарата, материјала и особља из балканских ратова. У балканским ратовима, као што се видело, српска војна авијатика имала је својих видних и знатних успеха и на њену реорганизацију требало је обратити нарочиту пажњу. Балкански ратови за Србију су били финансијски исцрпљујући тако да је тешко било доћи до најмањег кредита за авијацију. Надлежни при том нису придавали авијацији велику важност и нажалост, предлози авијатике нису успели, иако су догађаји следовали један за другим - Сарајевски атентат, ултиматум Аустро-Угарске и рат.

МОБИЛИЗАЦИЈА СРПСКЕ ВОЈСКЕ

Мобилизација целокупне војске наређена је 13. јула (26. јула) 1914. године. Јединице Ваздухопловне команде налазиле су се на Трупалском пољу и Медошевцу код Ниша без икаквих превозних средстава за материјал и бензин. Ипак се Ескадра осмог дана по огласу мобилизације оспособила за покрет. Састав Ескадре био је следећи:

МАТЕРИЈАЛ: Пет аероплана, пет аеропланских специјалних кола за превоз демонтираних аероплана, једна аутомобилска покретна радионица, девет пописаних кола за превоз бензина и других потреба, један аутомобил и дванаест пари пописаних коња за вучу кола.²¹

ОСОБЉЕ: Командир капетан Милош Илић, пилоти - капетан Живојин Станковић, потпоручник Миодраг Томић и потпоручник Војислав Новичић, благајник, два механичара, два подофицира, два каплара и двадесет седам редова.

ПРЕВОЗНА СРЕДСТВА: Дванаест државних коњских кола и дванаест пописаних коњских кола.

Долазак наше Ескадре у Ваљево био је 27. јула (9. ав-

густа) 1914. год. по подне.²² Транспортвана је возом из Ниша. Постављен је бивак испред касарне Петог пешадијског пука. Сутрадан, 28. јула (10. августа) изабран је терен за аеродром на Дабићевом Пољу у близини артиљеријских касарна. Подигнути су пољски хангари за авионе и одмах започето монтирање авиона. Пробе аероплана капетана Живојина Станковића и потпоручника Миодрага Томића започете су 29. јула (11. августа). Сутрадан, 30. јула (12. августа) капетан Станковић и потпоручник Томић наставили су пробе својих авиона. Командант Треће армије ђенерал Павле Јуришић-Штурм 30. јула (12. августа) присуствовао је проби аероплана, обишао аеродром и осмотрио све инсталације.

ПРВА ИЗВИЂАЊА СРПСКИХ АВИЈАТИЧАРА ПРЕКО РЕКА САВЕ И ДРИНЕ 1914. ГОДИНЕ

Увече 30. јула (12. августа) 1914. године Аеропланска ескадра добија два задатка да их без одлагања изврши у току сутрашњег дана. Према првом задатку имало се извршити извиђање у правцу Лозница-Љешница, и установити да ли је гдегод на Дрини подигнут мост. Ако није подигнут мост, да ли у овом правцу има неких припрема за подизање моста (на пример привлачење мостовског материјала-понтоне и слично). Према другом задатку имало се извршити извиђање у правцу Шабац - Сремска Митровица и утврдити да ли негде непријатељ подиже мост, или пак врши припреме за ово. Први задатак добили су капетан Живојин Станковић и потпоручник Војислав Новичић, да са Блериом двоседом изврше овај задатак, а други задатак да изврши потпоручник Миодраг Томић са Блериом једноседом. Тога дана када су наши пилоти полетели да изврше прве ратне задатке у рату, командант Треће армије ђенерал Павле Јуришић-Штурм био је присутан полетању авијатичара са официрима свога штаба.

Капетан Станковић са потпоручником Новичићем извршио је поверени му задатак и пронашао да се мост понтонски подиже иза Видојевице на Дрини. У повратку, због нестанка бензина, морао је присилно да се спусти у селу Какарицу (Кокорић) где су имали неприлике од наших трећепозиваца, који нису знали да су они наши авијатичари. Ипак, они су током исте вечери поднели извештај о резултату извиђања који је био драгоцен. И потпоручник Томић је успешно извршио свој задатак и открио да непријатељ припрема понтоне за подизање моста код Шапца и очекује се да ће се мост подићи у току ноћи. При повратку са тог извиђања, бусола за оријентацију се покварила, па је Томић од Шапца узео правац ка Белој Цркви уместо ка Осечини и Ваљеву. Како је дуго остао у извиђању и

21 Уствари, на дан мобилизације Аеропланска ескадра је располагала са 9 аероплана, 7 исправних (2 Блерио двоседа, 2 Депердигена, и по један Блерио једноседа, Реп тип Ф и Дукс биплан) и два неисправна-оштећена (Фарман 20 и Фарман 7). Пет аероплана, које је навео Томић и који су по мобилизацији послати за Ваљево, били су тада једини оперативни авиони. Остали се нису могли користити, јер није било пилота за њих.

22 У Ваљево је пребачена Аеропланска ескадра (са 3 Блериоа и 3 пилота) и Балонско одељење (са 2 балона).

почело је да се смркава, није имао времена да скрене ка Ваљево јер би доцкан у ноћ стигао, те се спустио у једно сеоско двориште Беле Цркве. И он је имао неприлика јер трећепозивци му нису веровали иако је показивао документа. Ухапсили су га, а затим је једним колима спроведен у Штаб дивизије у Завлаци са јаком стражом. Како је била ноћ, то је пред Штабом била велика лампа а командант дивизије случајно је био на прозору. У моменту стицања кола са Томићем видео је стражу која спроводи заробљеног авијатичара. Како је командант дивизије препознао Томића при изласку из кола, он је са прозора довикнуо Томићу: „Шта је то са вама Томићу?“ Томић му је одговорио: „Не верују ми да сам српски авијатичар, везали ме ево и довели Вама“. Потом командант повика на стражу: „Одрешите тог човека, шта сте га везали, да је прави непријатељ ви га не би ухватили.“ Тако ја будем одмах одрешен и на позив команданта уђем у његову канцеларију где ми он понуди да седнем. Седећи на столици и причајући зашто сам се спустио у Белу Цркву, често сам се пипао за мишице које су ме болеле од чврсто везаног конопца. Једног момента ме командант, кад примети ово, упита: „Шта, јер вас боли рука од везивања?“ Одговорих му да ме јако боле мишице. Командант прими Томићев извештај о извиђању који је био врло драгоцен о припреми подизања непријатељског моста код Шапца, те га одмах саопшти телефоном армији у Ваљево и исприча шта се десило са Томићем. У моменту кад је командант позвао Томића на вечеру у менажи Штаба дивизије, у канцеларију уђе један свештеник који је био у колима са стражом при спроводу Томића и који поче да се извиђава команданту и мени због поменутог случаја. Он замоли команданта да Томић иде са њим у Белу Цркву и да ће он тамо јавити да се спреми вечера за Томића, припреме свирачи и да се направи велико весеље. Командант упита Томића шта мисли о том позиву. Томић одговори: „Ја бих ишао у Белу Цркву па би ујутру рано одлетео у Ваљево јер сутра морам пре подне ићи у извиђање до Новог Сада. Да бих добио у времену боље је да одем сада са попом коњима у Белу Цркву“. Командант се поздрави са Томићем и пожеле му срећан пут. Томић седе са попом у кола са стражом која је целим путем певала од радости. При доласку у Белу Цркву сво становништво тог места се окупило у једној великој кафани у којој је била велика вечера са поздравним говорима Томићу. После вечере, око дванаест часова, Томић се повукао и отишао да спава да би се сутра ди-гао рано и око пет часова одлетео у Ваљево.

Сутрадан, односно 1. августа (14. августа), Томић је полетео из Беле Цркве и добро стигао у Ваљево у пет часова ујутру. У Ваљево је већ било стигло наређење од армије да данас рано ујутру исти авијатичари изврше извиђање у истим правцима као и јуче, и провере њихове јучерашње извештаје, односно да ли су мостови непријатељски подигнути. У моменту кад је Томић стигао из Беле Цркве у Ваљево, баш истог момента капетан Станковић и потпоручник Новичић полетели су

у пет и по часова на Дрину ради извиђања. Чим се Томић спустио, добио је наређење да аероплан механичари снабду са бензином и одмах да крене у извиђање Саве код Шапца, и извиди да ли је мост непријатељски подигнут. После петнаест минута Томићев је апарат био снабдевен бензином и одмах је полетео у одређеном правцу и у шест часова већ је био изнад Шапца и видео да је мост скоро готов. Још неколико метара па ће дефинитивно бити спреман за употребу. Одмах је окренуо авион у правцу Ваљева и дао велики гас мотору да што брже стигне и извести Армију о овоме, као и да одмах оде на телефон и саопшти резултат начелнику Штаба армије. Овај му одговори: „Добро је да сте извршили извиђање и утврдили завршетак монтаже моста, јер нам трупе са земље још ништа нису јавиле.“ Кад је Томић дошао са извиђања упитао је да ли је Станковић дошао са извиђања? Одговорено му је да се још није вратио и да су сви били забринуте за његову судбину. Пола часа после тог разговора Станковић се јавио из села Јошеве, где се услед квара мотора морао спустити и том приликом поломио крила на авиону, док су он и Новичић остали су неповређени. Истом приликом тражио је кола за пренос авиона, а Новичићу је наредио да демонтира крила са авиона ради траспортовања. Тражена кола одмах су послата са запрегом коњском, али како је путовање дуго трајало, у међувремену баш код села Јошеве водила се борба па су се кола са пута вратила у Ваљево не могавши да пренесу оштећени авион због борбе. Тек 11. августа (24. августа) 1914. год. када су наше трупе потиснуле непријатеља, механичари су пренели оштећени авион у Ваљево. Ово је било у време Церске битке. После Церске битке Ескадра је остала само са два аероплана Блерио и два Депердисена.

ПРИВРЕМЕНА ЛЕТЕЛИШТА НА СТУПНИЧКОМ ПОЉУ И КОД ОСЕЧИНЕ ПРЕД ЦЕРСКУ БИТКУ

Током 2, 3. и 4. августа (15. до 17. августа) није се могло летети због кише, ветра и облака ниских. Потпоручник Томић упућен је 5. августа (18. августа) 1914. године у Осечину где се јавио команданту Треће армије од кога је добио задатак да изврши извиђање у правцу Јаребице и Крупња и да се преко Завлаке врати у Осечину. Тај је лет успешно извршен, а извештај је Томић поднео команданту армије.

Дана 9. августа (22. августа) Одељење је дошло на Ступничко поље. Два дана касније, капетан Станковић и потпоручник Новичић извршили су извиђање Шапца, Јарка и Обреновца и поднели извештај, али због облака извештај није био потпун. При повратку због јаког ветра аероплан је био оштећен. Дана 13. августа (26. августа) капетан Станковић и потпоручник Новичић успешно су извршили извиђање у Босни - околину Бјељи-

не, а Томић је извршио успешно извиђање у Срему. Непријатељска авијација у то време је бивала све активнија и аустријски авиони стално су залазили дубље у нашу позадину. Борбе у ваздуху до тада још нису почеле. Први напад у ваздуху непријатељских авијатичара био је 14. августа (27. августа) на потпоручника Томића који је тада имао да изврши извиђање у Срему. На извршење тог задатка Томић је пошао из села Јевремовца у пет часова по подне. Изнад Мишара сусрео се са једним непријатељским авионом и били су сасвим близу један другоме. Непријатељски авион осуо је ватру на Томића који се овоме није надао, али је избегао подесним и брзим маневром, тако да авион није добио ниједан погодак. Палба је била из Парабелум револвера. Потом, мислећи шта да ради, Томић одлучи одмах да један непријатељски заробљени пешадијски митраљез монтира на свој авион, што је била одлична Томићева досетка. При првој појави са тим авионом и митраљезом на фронту био је миран од непријатељских авиона, јер видевиши непријатељски авијатичари још издалека како штрчи митраљез мењали су правац и враћали се назад јер су се бојали и мислили да је топ на авиону (ово су причали непријатељски заробљени авијатичари). После тог прошло је дуго времена, да смо били у авијацији надмоћнији на фронту, док и непријатељ није почео да се са митраљезима на авионима наоружава.²³

После мобилизације и почетком операција указала је се потреба да се Ескадра подели у два одељења, једно одељење је придодато трупама код Цера са аеродромом у Јаребицама, а друго одељење Шумадијској дивизији I. позива са аеродромом у Церовцу код Шапца. Ово је извршено 16. августа (29. августа) 1914. год. Одељењем код Шумадијске дивизије командовао је потпоручник Томић, а код Цера капетан Станковић. Одељење је стигло у Велики Бошњак 17. августа (30. августа) 1914. године увече. Сутрадан 18. августа (31. августа) Томић се јавио начелнику Штаба Прве армије када је за аеродром одређен Церовац кога је Томић изабрао. Одавде је Томић вршио извиђања Срема и о резултатима подносио извештаје команданту Прве армије. Дана 29. августа (11. септембра) одељење се преместило у Скелу на обаји Саве где је остало три дана, а потом се поново вратило у Церовац. Дана 2. септембра (15. септембра) одељење је придато Шумадијској дивизији за чији је рачун извршило многа извиђања, а драгоцене извештаје о кретању непријатеља као и о снази предавао лично команданту дивизије Ђенералу Божи (Божидару) Терзићу. Књига Историја нашег ваздухопловства на стр. 89. поред осталог наводи и следеће: „Својим радом и неустрашивим летовима на фронту Томић је постао предмет опште симпатије и дивљења војника Шумадијске дивизије. Дана 12. октобра (25. октобра)

кад је Томић вршио извиђања преко Дреновачке Аде и Платичева (Срем), опазио је по први пут експлозију шрапнела око себе од непријатељске артиљерије. То није још била права противавионска артиљерија, већ обични пољски топови који су у први мах врло рђаво гађали. Аеропланско одељење при Шумадијској дивизији било је у Церовцу до 28. октобра (10. новембра) 1914. год. када је наређен покрет у Бањане и даље на Уб. Дана 30. октобра (12. новембра) стигло је у Лазаревац, а потом 5. новембра (18. новембра), преко Аранђеловца у Младеновац, сувоземним транспортом.

По доласку у Младеновац одељење је било разрешено службе при Шумадијској Дивизији и враћено у састав Ваздухопловне команде. Из Младеновца неких десетак дана није вршено извиђање због рђавог времена и снега. Дана 18. новембра (1. децембра) одељење је стигло у Паланку (Смедеревску) одакле је продужен рад извиђања. Задње извиђање извршено је 29. новембра (12. децембра) у правцу: Раља - Крајкова Бара - Винча - Ритопек - Велико село - Жарково и натраг. То извиђање било је врло драгоцено као и остала. Приликом подношења извештаја са тог последњег извиђања Томића, који је достављен Врховној команди, телеграфски одговор је био упућен команданту Ваздухопловства: „Последњи Томићев извештај са извиђања је био врло драгоцен. Продужите ово и даље, срећни смо што наше Ваздухопловство можемо уврстити у ред модерних војски са својим досадашњим радом.“ После извршеног извиђања од 29. новембра (12. децембра) 1914. год. Томић се разболео од тифуса и ступио у војну болницу у Паланки где је провео ради лечења при тешком стању болести све време до 17. фебруара (2. марта) 1915. год. када се вратио на службу. Наставио је летење из Пожареваца где је његово одељење било премештено и придодато Браничевском одреду, са реоном извиђања: Смедерево-Голубац-низ Дунав и северни Банат.

У међувремену, током Томићевог боловања, Ваздухопловна команда је узела два страна пилота на службу летења, једног Енглеца и једног Руса. Први је при проби летења сломио авион а други је при спуштању на Бањици капотирао (преврнуо се), сломивши обе ноге и кључну кост.²⁴ Тако је Ескадра остала само са Томићевим авионом Блерио, са којим је Томић већ четврту годину летео без икаквог квара при летењу, изузев што је чешће био погађан непријатељском ватром. Ипак неповређен исправно се спуштао на полазни аеродром као и на разне терене ван аеродрома где је био принуђен да се спусти. Године 1915, једном приликом, у јесен код Рама на Дунаву, услед добијених непријатељских зрна у мотор, са оне стране Дунава, Томић је ипак успео да се спусти на српску страну код српске пешадије и одмах склони у ров пошто је непријатељ

²³ Овде постоји неслагање у времену. Митраљез Шварццозе (Schwarzlose M.07/12) је био уграђен на аероплану „ОЛУЈ“ типа Блерио Женије (Blériot XI-2 Genie), који је стигао у Србију тек у пролеће 1915. године.

²⁴ Први је био британски поручник Џорџ Балок (George Bullock), који је поломио 6. јануара 1915. на Бањици авион Депердисен. Други је био механичар Василије Ивановић који је разбио 2. јануара 1915. тек оправљени авион Блерио двосед са мотором Ле Рон (Le Rhône) 80 KS.

отворио јаку пешадијску ватру на Томићев авион. Ту је провео цео дан и увече под заклоном мрака, успео је уз помоћ пешадије да извуче авион уназад, иза једног воћњака. Авион је демонтиран и однет у Пожаревац. При том извлачењу авиона непријатељ је повремено отварао паљбу али се ипак успело при спасавању авиона благодарити мраку.

ДОЛАЗАК ФРАНЦУСКЕ АЕРОПЛАНСКЕ ЕСКАДРИЛЕ (ФАЕ) У ПОМОЋ СРПСКОЈ ВОЈСЦИ 1915. ГОДИНЕ

Почетком марта (средином марта) 1915. год. приспела је Француска ескадрила (*Escadrille MFS.99*) у нашу земљу. Састав ескадриле био је следећи: командант - мајор Витра (*chef d'escadron Roger Vitrat*), осам нижих официра, три наредника шефа, осам наредника и седамдесет два каплара и редова.

МАТЕРИЈАЛ: осам аероплана Морис Фарман (*Maurice Farman MF.11*), сваки је аероплан имао бежичну телеграфију, наоружан специјалним митраљезима и справама за бацање бомби, десет лаких пољских хангара, осам трактора, два камиона, два лака аутомобила, покретна механичка радионица, два резервна мотора за авионе, фотографска секција и разни други материјал и прибор. Ескадрила је била на Бањици – Београд, а Парк ескадриле био је у Смедеревској Паланци као самостална команда и у погледу употребе стајала је непосредно под Врховном командом Српске војске. Француска ескадрила држала је фронт од Смедерева до Лознице, а наша Ескадра од Смедерева до Голубца. Како је непријатељска авијација у току пролећа и целог лета 1915. године била у великој надмоћности и владала ваздухом, нарочито честим и великим бомбардовањем српских вароши, то је овоме стала на пут Француска ескадрила која је све враћала истим начином непријатељу и стала на пут његовом господарству у ваздуху. Користи које је та Ескадрила дала Српској војсци и народу, неоцењиве су и не могу се пером описати, као и пријатељство француског народа који нас је у најтежим моментима помогао. По доласку, француски авијатичари учинили су посету српским авијатичарима у Пожаревцу.

Та Ескадрила имала је више оборених непријатељских авиона и свакодневно је вршила даљна извиђања и бомбардовања, због чега је велики број авијатичара одликован нашим одличјима од стране врховног команданта Њ.К.В. престолонаследника Александра. Рад француских авијатичара привукао је нарочиту пажњу врховног команданта који је у више махова одао признање Француској ескадрили. Његова висока наклоност и пажња према Француској авијацији дала је силног полета и потстрека француским авијатичарима, тако да су они са своје стране чинили све напоре да оправдају та висока признања. Поред овога, врхов-

ни командант Њ.К.В. престолонаследник Александар учинио је посету Ескадрили 27. јула (9. августа) 1915. године. Од раног јутра тога дана осећала се велика ужурбаност и припрема на Бањичком аеродрому. После извршене смотре Ескадриле, врховни командант је летео са чувеним француским пилотом поручником Поланом (*Lt Louis Paulhan*) на висини од 1500 метара изнад Београда и околних положаја и у ваздуху проба-вио тридесет минута.

Приликом нашег одступања новембра и децембра 1915. године и Француска ескадрила је такође вршила одступања уз стална извиђања и помагања Српској војсци. Тако одступајући дошла је до Скадра са већим делом својих спасених авиона. Спасене авионе преда-ла је нашој Ескадри од којих су по један узели за себе капетан Станковић и поручник Томић, пошто је свој аероплан Станковић код Куршумлије при одступању изломио при спуштању. Томићев Блерио имао је врло рђав мотор који није давао довољну туражу. Остали материјал који се превозио сувим као и превозна средства, уништени су у Албанији због немања комуникација за превоз. Командант Француске ескадриле са особљем укрцао се 28. децембра 1915 (10. јануара 1916.) године на једну италијанску лађу у пристаништу Свети Јован Медовски, искрцао се у Барију и наставио пут за своју Отаџбину.

Овде ћу још допунити СПОМЕНИЦУ са подацима достављених ми накнадно, од Ђорђа Себастијана Роша, капетана инвалида и бившег извиђача код Француске ескадриле која је дошла као помоћ Српској авијацији у Првом светском рату. Ево тих података:

ПРВИ ПЛОТУНИ ПРОТИВ- АВИОНСКЕ АРТИЉЕРИЈЕ

(сећања Ђорђа Себастијана Роша, бившег извиђача у Француској ескадрили)²⁵

Бањица је била први српски аеродром још 1911. године, када су на њему узлетали први весници ваздухопловства, који су долазили у малену Србију, да покажу свету могућност летења човека. Летови тих пионира ваздухопловства, Масленикова, Симона, Ведрина, Чермака, храброг и бесмртног Русијана и Агафонова то је била бајка и сан, за нас децу београдску. Затим још у Балканском рату, потом у Првом светском рату, први српски авијатичари, на челу са Томићем, Илићем, Петровићем и Станковићем, исписаше прве стране ИСТОРИЈЕ СРПСКОГ ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА. Крајем 1914. и почетком 1915. године Томић се са својим Блерио-ом (*Blériot*) сместио на Бањици, одакле је узлетао и обилазио Београдски фронт. Виђали смо се

25 Сећања капетана Ђорђа Роша дата су у оригиналном Томићевом рукопису на крају књиге, али приређивачи су текст капетана Роша преместили на место које му припада по временском редоследу догађаја.

тада свакодневно, пошто сам био при 10. кадровском пешадијском пуку, који је лежао у кантоману као резерва на Бањици. Ту је било и Балонско одељење капетана Југовића чији су балони вршили редовна осматрања у великом полокругу Београдског фронта. Српска војска се одмарала после славне Рудничке офанзиве, а непријатељ је још регистровао своје тешке губитке после уништења Поћорекове армије. У том затишју Српска авијација је била активнија од непријатељске. Међутим, било је јасно да ће до одлучног сукоба тек доћи и зато су обе стране у ствари вршиле припреме за долазећи обрачун. Тако су савезници упутили на Београдски фронт, поред специјалних техничких одреда, минере (Руси), Торпедно одељење (Руси) и своју тешку артиљерију, а Енглези моринску тешку артиљерију под командом Адмирала Трубриџа (*Sir Ernest Charles Thomas Troubridge*), који је био постављен на Великом Врачару. Руси су поставили једну батерију тешких градских топова у Горњи град, а Французи једну батерију тешких моринских топова на Топчидерском Брду према улазу у доцнију Румунску улицу на Дедињу. Французи су послали у Србију и једну ескадрилу својих за оно време најбољих авиона састављену од чувених авијатичара капетана Луја Полана (*Cne Louis Paulhan*), капетана Мартинеа (*Cne Robert Martinet*), под командом мајора Витре (*Chef d'escadron Roger Vitrat*) који су стигли преко Ниша на Бањицу марта месеца 1915. године.

Било је око десет авиона Морис Фарман (*Maurice Farman MF11*) са одличним мотором Рено (*Renault*) од 85 KS, у оно време ваздухом хлађеног. Капетан Полан је у оно време био један од најпопуларнијих француских авијатичара који се одликовао не само својом храброшћу, својом изванредном вештином и искуством као пилота и ратника, већ и својом изванредном симпатичном и упадљиво маркантном личношћу. Капетан Мартине је био такође већ на гласу и стари познаник Срба у своме учешћу у Балканским ратовима када је 1912. године прекомандован Српској војсци. Вредно је поменути још капетана Рошефора (*Cne Jean Dufaur de Rochefort*), капетана Тилана (*Cne François Tulasne*), капетана Мера (*Cne Muarice Maire*), извиђача а доцније чувеног конструктора авиона инжењера Емила Девоатина (*Emile Dewoitine*), као механичара у то време у Ескадрили мајора Витре. Сећам се добро њиховог доласка на Бањицу јер је то био ретко леп приказ. Било је око осам часова једног мутног мартовског јутра када су се појавили први Фармани у ниском лету од 100-200 метара више земље, долазећи од правца Крагујевца-Младеновац-Лапово и спуштајући се елегантно један за другим на Бањици. Сви официри мога пука били су на окупу јер смо већ дан раније били обавештени о доласку Француза. Посматрајући ову изванредну слику, лет Француза је био одлично камуфлиран и дискретно извођен - као соколови. Ишли су потајно до близине непријатеља, да га ускоро затим својим непосредним летовима изненаде. Одмах су подигнути хангари за авионе и официри смештени у приватне станове вила

расутих око Бањице. Идућег дана отпочели су већ летове на фронту. Авиони су били снабдевени бомбама и нарочитим стрелицама од метала у виду великих клинаца (клинова), за акцију противу пешадије непријатеља. Сами апарати нису били наоружани. Све се развијало по програму. Југовићеви балони су осматрали фронт када је то време дозвољавало, а Французи редовно прелетали преко Саве и Дунава.

Но, убрзо смо доживели прво изненађење - бомбардовање аеродрома на Бањици од стране непријатеља. Било је то крајем марта, око десет часова пре подне, када се изненадно појавило неколико аустријских авиона бацајући бомбе без нарочитог ефекта и жртава. Сем једне једине и изванредне, једног доброг прасенцета, кога је Француз кувар официрске авијатичарске менаже баш у то време носио преко аеродрома да га за ручак спреми. При паду прве бомбе, кувар обучен у бело одело и са великом белом куварском капом на глави, потрчао је из све снаге држећи чврсто прасенце у рукама. Но, при паду друге бомбе се испружио на земљу остављајући печеницу својој судбини, бацивши је у великом луку преко своје главе. То је изазвало огroman смех и весеље, како код Француза тако и код Срба. Настала је трка око побеглог прасета којој после се придружио и француски кувар, па је то прво непријатељско бомбардовање из ваздуха завршило више весељем, него несрећом. Међутим, ускоро је уследио одговор непријатељу и то једним тежим бомбардовањем њихове речне флотиле монитора која је била укотвљена на Дунаву код Земунa. У сваком случају, детонације и експлозије бомби су биле врло јаке и импресивне.

Маја месеца напустио сам Бањицу са пуком који је примио предње положаје Београдског фронта. Са тим, да се крајем јула поново вратим на Бањицу, прекомандован као извиђач са једном групом наших официра, на челу са класним другом потпоручником Бором Попадићем, доцније пилотом на Солунском фронту и првим српским падобранцем. Све при Француској ескадрили мајора Витра којој се ускоро придружила једна даља француска ескадрила, под командом капетана Данжелзера (*Cne Robert Dangelzer*). Одмах се приступило раду, теоретским часовима комбинованим са летовима у прво време у позадини, а затим и на фронту. Једног дана, крајем августа добио сам задатак за извиђање непријатељске артиљерије. Задаци су давани увек претходног дана, а летови на фронту обично извођени зором са стартом око пет часова ујутру. Нисмо имали наше сталне пилоте већ смо били придавани разним пилотима, и за тај лет мислим да је то био храбри и симпатични капетан Полан.

Ми смо извиђачи становали у Београду и свако јутро довођени аутомобилом на аеродром. Тога јутра кола нису дошла на време услед дефекта на мотору и тако смо стигли са задоцнењем на Бањицу. Мој авион био је већ под паром (загрејан) и пилот ме је са осталим особљем са нестрпљењем очекивао. Други извиђачи већ су били одлетели. Тако сам се у тој брзини и по-

метњи попео у авион не узевши моју бунду комбине-зон, који је у то време за такве летове био неопходан. Но, шта се све не чини и не рескира када су у питању били наши тако угледни савезници и важни задаци. Убрзо смо били на непријатељској страни фронта и почели са извршењем постављеног задатка - изна-лажење места и положаја непријатељске артиљерије на падинама око Земунa у ширини од Бежаније, па до обале Дунава у правцу Новог Сада. Летели смо ниско пошто нам до тада није сметала противавионска артиљерија. Одједном мој пилот показује руком на мно-жину малих белих облачића који нас окружују као беле хризантеме. Детонације нема али се број облачића све више приближује и повећава. Чаробно лепо, али може да буде фатално. Разумео сам да су то први рафали не-пријатељске артиљерије. Пилот ми нешто говори али га услед хуке мотора не чујем и не разумем. Израз лица му постаје нарочито значајан. Ја се дижем са свога се-дишта и приближим му се што је више могуће и чујем тада добро његов глас: „*Nous partons?*“ (Идемо ли?) - „*Nous restons?*“ (Остајемо ли?). Одједном његов поглед постаје строг и оштар. Ми добијамо прве шрапнеле у авионско крило на коме се платно на појединим мес-тима отвара од зрна, и расцветава као цветови крина. То су први погоци непријатељске артиљерије али ми летимо даље ношени одушевљењем и немајући време-на да мислимо о стварној ситуацији. Како је могао је-дан српски официр да одговори једном француском по једном таквом питању и у једном таквом положају, то ми је једина мисао тада била. Сећам се да сам пребацио руку преко рамена моме пилоту Французу и довикнуо му из свега гласа: „*Nous restons!*“ (Остајемо!). Само је-дан капетан Полан могао ми је на ту потврду одговори-ти песмом – „Марсељезом“ (*Marseillaise*)! Приближио сам се још више моме ратном другу Французу и тако певасмо „МАРСЕЉЕЗУ“ заједно. Нагло смо се дизали у веће висине да би избегли домаку непријатељских шрапнела. Тек тада сам осећао страховиту хладноћу и необичан бол у целом телу од које почех да се кочим и због којих озледа сам морао одлежати шест недеља у београдској Војној болници. Тек када смо атерирали на Бањицу могао сам оценити колико је при томе било велико моје узбуђење.

Беле хризантеме и кринови цветови, праћени „МАРСЕЉЕЗОМ“ - заиста један догађај кога док сам жив нећу заборавити.

Ђорђе Себ. Рош,
капетан инвалид

Ето, то су први плотуни против авионске артиљерије. По предњем се види да су пилот Полан и извиђач Рош били у великој опасности, тучени јаком против авион-ском артиљеријом, па ипак, нису прекинули свој лет иако им је авион био оштећен, већ су певали заједно химну и извршили свој задатак. Овим су показали ве-лику храброст, одважност и присебност, што је био први случај у оно време па заслужују сваку похвалу.

ОДСТУПАЊЕ СРПСКЕ ЕСКАДРИЛЕ НОВЕМБРА И ДЕЦЕМБРА 1915. ГОДИНЕ

Наша Ескадра из Пожаревца је одступила у Круше-вац, где су капетан Станковић и поручник Томић своје авионе Блерио оставили у једној шупи демонтиране. Они су отишли у Смедеревску Паланку и примили од Француза два исправна авиона Морис Фарман и тако је завршена судбина Блериових авиона на којима је То-мић четири године летео без лома и квара. По пријему авиона Станковић и Томић су се вратили у Крушевац и наставили извиђања. При одступању из Крушевца То-мић је уништио четири авиона Морис Фарман и доста другог материјала који је тамо доспео при повлачењу, да не би пао у руке непријатељу. Он их је попалио као последњи кад су већ непријатељске трупе стигле на неколико километара од Крушевца. Повукао се у село Блаце где су он и Станковић преноћили и сутрадан се повукли. Спустили су се на једном брежуљку изнад Куршумлије, где је капетан Станковић сломио свој авион при спуштању на кратком терену. Томић је су-традан одлетео у Приштину и спустио се на једном те-рену исправно где је била и комора наше војске. Дру-гог погодног терена није било па је том приликом код коморе настала паника, јер није знала да ли је авион српски или непријатељски.

Из Приштине Томић је извршио једно извиђање и при повратку са извиђања добио температуру од 40 степе-ни, али је ипак резултат извиђања предао телефонски где треба. Сутрадан ујутру добио је наређење да се по-вуче у Пећ, те је, иако болестан, долетео у Пећ и спустио се у близини вароши. Ту је одлежао болестан четири дана. Штаб армије је био већ у Пећи где је Томић позван да одмах дође. Он је отишао и добио наређење 21. но-вембра (4. децембра) 1915. да се сутрадан повуче у Црну Гору и где нађе погодан терен да се тамо спусти. Ако пак не може, онда да уништи авион а са механичарем Ми-лекићем пође сувим за Скадар. Време је било хладно и са већим снегом. По Томићевом повратку из Штаба армије позвао је механичара и саопштио му наређење армије, а потом су отишли да спреме авион (Томић још увек са високом температуром и рђавим осећајем боле-сти). По свршеној припреми вратили су се у Пећ. Томић је решио да сутрадан са авионом и механичарем одлети за Црну Гору. Полазак тачно у осам часова.

Сутрадан 22. новембра (5. децембра) 1915. године у шест и тридесет ујутру, Томић и механичар Милекић пођоше из Пећи и после пола часа стигоше на место где је авион био и кога су чували жандарми црногор-ски. Како је снег у току ноћи пао, они су најпре очис-тили авион од снега а потом очистили снег са терена у правцу за полетање. Време је било облачно и маглови-то, околна брада се нису могла видети, време није ника-ко одговарало за летење. Томић и Милекић су разгова-

рали, механичар је рекао да је врло опасно да крену по оваквом времену. Томић је ипак остао при својој одлуци и рекао Милекићу: „Ја ћу да рескирам и идем сам, ако ти нећеш.“ После дуже дискусије Томић рече Милекићу: „Пали мотор“. На то му је Милекић одговорио: „Па кад ти рескираш и ја рескирам, добро, хајдемо“. Мотор авиона поче да ради, Томић сачека док се мотор загреје и потом полете авионом. Већ на 200 метара висине уђоше у облак. Томић се окрете и рече механичару: „Овде ћемо да кружимо све док не изађемо изнад облака где ће бити сунца“. И заиста после 45 минута кружења изађоше изнад облака, сунце их обасја својим зрацима. Јест, али сад настаје питање како ће се оријентисати, пошто је бусола покварена. Карту имамо, али она не вреди ништа јер је земља испод покривена облацима и налазимо се као изнад мора, рече Милекић Томићу. Томић одврати утешно да не брине ништа, јер ће се по сунцу и сату оријентисати - тако и би. Даље, Томић рече Милекићу: „Кад прорачунам да смо изнад обале Јадранског Мора, ја ћу се онда пробити кроз облаке и изаћи испод облака поред обале и по карти реоријентисати и спустити негде, где буде погодна места“. После четрдесет минута кретања у правцу југа, Томић опази врхове планине Проклетије, који вире из облака и сав радостан, јер је нашао помоћни репер рече Милекићу: „Ено, види Проклетије како вире из облака као стена из воде. Не брине ништа“. Потом Томић, према помоћном реперу, поче да гледа у карту. Колико је далеко Скадар ваздушном линијом од Проклетија, узе у обзир којом се брзином креће авион и прорачуна у које ће време бити изнад Скадра.

Кад је сат показао оно време у које он треба да буде изнад Скадра, он је за сваку сигурност продужио још мало и онда је почео да се пробија кроз облаке. Тада рече Милекићу: „Моли се Богу да не ударимо у неко брдо док не угледамо земљу или Скадарско језеро“. После врло кратког времена Томић изађе из облака а испод њега вирили су врхови Тарабоша и Брдице, а изнад Скадарског језера било је пропланка кроз које се видело језеро. Он тада сиђе још ниже и поче да назире зграде у Скадру и кроз пропланке облака и магле виде цркве и џамије. Остало све покривено маглом. Кружећи више пута он се поново подиже на већу висину и реши да иде и спусти се у Бари. Али у томе погледа бензин, па кад виде да га нема за пут до Барија он управља авион ка Драчу. Почео поново да се пробија кроз облаке на мању висину и испод њих и баш у времену кад се пробијао кроз пропланке облака видео је море. Јест, али сада наиђе нешто непредвиђено. Чим се проби кроз облаке и виде пучину мора у исто време примети флоту од седам великих ратних и малих јединица. Почеше око њега да се распрскавају шрапнели са бродова. Он управља авион у облаке где уђе за неколико тренутака, где промени правац кретања да изманеврује непријатељску ватру. У томе је успео и паљбу шрапнела је све слабије чуо. Он помисли и рече механичару: „Добро је спасени смо“. Потом пропусти још неко вре-

ме па се затим поче пробијати испод облака и изађе на чистину изнад мора са великом прегледношћу на све стране. Том приликом препозна обалу и Исми а затим угледа и Драч па рече механичару: „Ено Драча“, а овај му одговори „То је Дубровник“. Томић поче да се смеје и одговори: „Дубровник је на задњој страни од нас, далеко“. Сада Томић погледа стање бензина и виде да га има врло мало и побоја се да му мотор не стане изнад мора. Због недостатка бензина узе најкраћи правац ка Драчу и спусти се на западној страни Драча на једну пољану, удаљену један километар од вароши Драча и поче лагано да тера авион по земљи. Приближи се једном путу који води за варош Драч када одједанпут мотор стаде – нестало је бензина. Велика срећа за Томића и Милекића да се ово није догодило у ваздуху и изнад мора. Томић погледа у сат и виде да је пола један, па рече Милекићу: „Провели смо у ваздуху четири и по сата, од осам часова ујутро до пола један. Дакле, тачно је да овај авион може остати у ваздуху четири часа.“ Када су почели да излазе из авиона били су готово полусмрзнати. Томић је лако изашао, а Милекић је морао да се масира и тек потом је могао изаћи из авиона. По спуштању у Драчу, међу првима стигла су два грчка Албанца који су говорили француски. Тако су се Томић и Милекић споразумели са њима и они су их одвели у српско посланство где је био посланик Панта Гавриловић.

По представљању нашем посланику, који је био јако изненађен нашим доласком, он је неколико пута питао: „Из Пећи сте јутрос пошли?“ Затим се наш разговор наставио о нашој војсци и.т.д. Одмах смо почашћени добрим ручком у најлепшем расположењу. За време ручка питао сам посланика господина Гавриловића где могу добити бензина за авион ради одласка у Скадар. Он ми одговори да се овде нигде не може наћи бензин. Једино га има радио станица и двор Есад Паше (*Esat Pashë Toptani*), тада нашег великог пријатеља. „Но, останите данас овде па ћемо предвече отићи код Есад Паше у посету и од њега тражити“, предложио је посланик. Око четири сата по подне дошли смо код Есад Паше, где ме при поздраву са њим, посланик представи: „Ово је наш авијатичар Миодраг Томић“ и рече: „Знате ли ко је он?“ Есад стави прст на чело, размисли мало па ми упуту питање: „Јесте ли Ви Томић који је у рату код Скадра летео над мојим трупима?“ Одговор је био да јесам. Есад се тада подбочи рукама на кукове па рече: „Знате ли Ви колику сте страшну панику онда унели код мојих трупа и грађанства Скадра Вашим првим и осталим летовима? А били сте гађани свима оружјима моје војске као и грађанства Скадра, јер су веровали и бојали се да ћете бацати врелу кишу и врело камење на њих“. У даљем разговору о том првом и осталим летовима, Есад рече да становништво Скадра није смело да се склања у подруме јер су се бојали да ће их врела киша попарити, већ су се крили на таванима кућа. Потом смо остали на вечери и том приликом наш посланик му рече да би сутра требало да летим за

Скадар али да нигде не можемо наћи бензина. Есад на то рече: „Ја ћу га послати на место где је аероплан“, па додаде „Само немојте да бомбардујете Скадар“ и смећећи се поче да ме тапше по рамену. Одговорио сам: „Не нећу, јер сте Ви сада српски велики пријатељ и дозволили сте пролаз наше војске при одступању преко Ваше територије, а видим неке делове наше војске да су стигли и овде у Драч.“

Наш посланик је био са Есад Пашом у највећем пријатељству како је Томић приметио. По свршеној вечери поздравили су се са Есадом, који их је врло срдечно дочекао и захвалили за бензин и искрено гостопримство. Сутрадан 23. новембра (6. децембра) 1915. године, Томић је дошао у посланство српско око десет часова да се одјави посланику, па како је посланик био у другом одељењу на коме су била врата отворена, после поздрава рече Томићу: „Седите један моменат одмах ћу ја свршити нешто хитно.“ У том тренутку, Томић погледа са балкона на морску пучину и примети једну ратну флоту од седам бродова, која се кретала ка Драчу. Он одмах довикну посланику да иде аустријска флота која га је јуче гађала. Посланик одговори: „То је италијанска флота, данас ће она проћи поред Драча.“ Томић беше неповерљив, узе двоглед који се налазио на столу, погледа флоту и виде заставе Аустро-Угарске на бродовима која су прилазили уласку у пристаниште. Томић поново рече посланику: „Ово је „аустро-угарска флота по заставама на бродовима.“ Посланик узе двоглед и погледа па рече: „Јест аустријска флота, сигурно ће се овде искрцавати, но Ви бежите одмах са вашим авионом за Скадар, реците председнику г. Пашићу о овоме и кажите да ћу ја спалити шифру ако се буду искрцавали.“ Потом Томић, јурећи изађе на врата и сиђе низ басамаке у двориште и тек што се ухвати за браву капије, одозго са спрата куће кроз отворен прозор позва га посланик и рече му: „Ево само да спалим шифру, па ћу и ја са Вама за Скадар.“ Томић прими ово к' знању и одговори: „Пожурите и дођите код аероплана а ја јурим да припремим авион и чим Ви стигнете одмах полећемо“. У међувремену, флота је отворила ватру на неке велике једрилице и један мали бродич, па се почела повлачити. Међутим, Томић је чекао посланика скоро један сат а он није дошао. Пошто се флота повукла Томић је отишао у посланство код посланика који му рекао: „Ја нећу ићи пошто нема опасности, а све ово што се десило испричајте председнику Владе г. Пашићу и реците му да сам ја шифру спалио и нека ми што пре по вама пошаље другу“. По повратку у Скадар, Томић одмах оде код председника Владе и саопшти налог послаников. Председник рече Томићу: „Добро, шифру ћете Ви сутра авионом однети“. Потом Томић оде у Штаб Врховне команде, тамо се јави и саопшти шта се догодило у Драчу. Томић је, пре подне 24. новембра (7. децембра) 1915. године, однео шифру посланику у Драч и истог дана се вратио у Скадар. Томић је једини од српских авијатичара долетео својим авионом у Скадар, док су остали сувим стигли око двадесет

дана доцније. За све време децембра и прве половине јануара (друге половине) 1916. године, свакодневно је вршио пренос наређења, телеграма, поште и новца у већим количинама, предавајући га Команди Приморског кора Српске војске чији је штаб био у Драчу.

ЛЕТ ВОЈВОДЕ ПЕТРА БОЈОВИЋА ДРАЧ-СКАДАР СА ТОМИЋЕМ

У моменту кад је за начелника Штаба Врховне команде био постављен војвода г. Петар Бојовић, Томић је донео из Скадра разна наређења и пошту. Када је војвода позвао Томића и упитао да га авионом превезе у Скадар ради пријема нове дужности, Томић је одговорио да је његов аероплан несигуран јер је мотор стар, рђаво ради и не даје довољну туражу. Војвода ће на то упитати Томића: „Па како Ви летите?“. Томић му одговори: „Рескирам и увек сам опрезан, ако мотор стане мислим да ћу се ипак спасти.“ На то ће војвода одговорити: „Кад Ви млад рескирате, зашто и ја да не рескирам као стар?“ Томић је одговорио: „Ви сте нешто друго“, а војвода је одвратио: „Ми ћемо сада ручати а потом кренути за Скадар“. Томић је поновио војводи да авион није сигуран. Али војвода одговори „Хајде да ручамо па онда на авион“ и Томић је ућутао. После ручка дошли су код авиона где је био цео Штаб војводин за испраћај. По поздраву са присутнима, полетели су за Скадар. Летећи за Скадар надлетали терен куда су наше трупе одступале. Изнад реке Маће (између Драча и Љеша), војвода је гледао како наши војници прелазе у Маћу и баровит предео земљишта. По доласку у Скадар, на терену за спуштање, војводу је дочекао Штаб Врховне команде. Потом је Томић отишао до Штаба Врховне команде где му је војвода на разговору захвалио, рекавши: „Ето видите, ништа се није десило, баш смо лепо путовали“. Био је врло одушевљен летом.

ПОВЛАЧЕЊЕ СРПСКЕ АЕРОПЛАНСКЕ ЕСКАДРЕ ИЗ СКАДРА ЗА ДРАЧ

Како су се јединице Српске војске у највећем јеку укрцавале на бродове за Крф (*Κέρκυρα, Kérkyra, Corfu*), на пристаништима Свети Јован Медовски и у Драчу, Ескадра је примила наређење 10. јануара (23. јануара) 1916. године да се премести сувим у Драч и чека наређење за укрцавање. У то време, једном приликом, Томић је био позван у двор у Љешу и приведен Њ.К. Височанству престолонаследнику Александру, који га је упитао да га превезе у Драч авионом. Томић је без устезања одговорио да је његов авион посве несигуран, стар, мотор не ради добро и није сигуран за превоз Њ.К.В. престолонаследник га је упитао: „Па како Ви летите?“, а Томић је одговорио: „Ја рескирам и сматрам да, ако би мотор

стао при лету, ипак бих се добро спустио. Наша војска има велику потребу за авионом ради везе између Скадра и Драча, као и извиђање правца Тиране и околине“. Њ.К.В. Александар је потом одлучио и превезао се у Драч једним грчким торпиљером.

Приликом последњег Томићевог лета у Албанији, сутрадан по одласку Ескадре сувим за Драч, Томић је био авионом у Драчу и пренео пошту и спустио се код Љеша. Предвече је био врло јак ветар, па је авион врло добро привезан за кочеве. Али, иако су га држала и осморица војника, ветар га је истргао и понео у ваздух као да је пилот у њему. Баш у моменту кад је Томић био на сто метара од аеродрома враћајући се из Љеша, приметио је авион у ваздуху и згранут рекао војнику

који је био са њим: „Ох... ох, ужасна ветруштина, пази, однесе ми авион“. У том моменту авион се нагнуо на страну и пао на земљу, сав поломљен. Томић је пришао авиону сав утучен. Гледао га је неколико тренутака, па се обратио механичару: „Дај чекић да уништим мотор, да се њиме не би користио непријатељ“. То су и учинили. Сутрадан, Томић и механичар су кренули пешке за Драч и за два и по дана стигли су у друштву српске пешадије. Уз пут је било шале на Томићев рачун. Говорили су му: „Па Ви превезосте толико људи вашим аеропланом и дочекасте да сада идете пешке!“. После четири-пет дана бављења у Драчу, Ескадра је укрцана и отишла за Крф.



Упутство Врховне команде Српске војске: Употреба аероплана у рату, Београд, 1915 (виа приређивачи)

Instructions of Serbian Army Supreme Command: The use of airplanes in the war, Belgrade, 1915 (via editors)



Пор Миодраг Томић са својим механичарима испред Њепора 24 Ц1 Н 4408 на Вертекопу. У хангару се види Спад 7 Ц1 са црним ескадрилским бројем 10. Прва два ловца Спад 7 Ц1 стигла су у Српску авијатику крајем пролећа 1917, и то у ескадрилу Н.523. Ипак, Њепори 23 Ц1 и 24 Ц1 су остали основни ловачки тип у наоружању ескадриле до лета следеће године (ВМ)

Lt Miodrag Tomić with his mechanics in front of Nieuport 24 C1 N 4408 at Vertekop. Spad 7 C1 with black escadrille number 10 is seen in the hangar. First two Spad 7 C1 fighters were delivered to *Aéronautique Serbe* in late spring 1917, to Escadrille N.523. However, Nieuports 23 C1 and 24 C1 remained the basic fighter type in the inventory of the unit until the next summer (MM)



Пор Миодраг Томић у кабини ловца Њепор 23 Ц1 наоружаног са два митраљеза: Викерс тип I синхронизованим да гађа кроз поље елисе, и Луис тип I на горњем крилу. Од првих летова са Барбалушија марта 1913. до тренутка кад је постигао своју прву ваздушну победу, Миодраг Томић је имао преко 400 сати борбеног налета по чему је уз Синишу Стефановића био далеко најактивнији српски пилот (МВ)

Lt Miodrag Tomić in the cockpit of Nieuport 23 C1 fighter, armed with two machineguns: Vickers Mark I synchronized to fire through the propeller arc, and Lewis Mark I on upper wing. From his first flights at Barbullushi in March 1913 until the time of his first aerial victory, Miodrag Tomić had more than 400 hours of combat flying and along with Siniša Stefanović was the most active Serbian pilot by far (AM)



Три ловца Њепор 24 Ц1 ескадриле Н.523 на Вертекопу крајем лета 1917. године. На корену упорнице десног крила аероплана Н 3546, са црним ескадрилским бројем 2 на трupu, окачен је плишани меда, амајлија његовог пилота (МВ)

Three Nieuport 24 C1 fighters of Escadrille N.523 at Vertekop in late summer 1917. Aeroplane N 3546, with black escadrille number 2 on fuselage, has a plushy teddy bear, the amulet of its pilot, hooked on the root of the starboard wing strut (AM)



Регент Александар у друштву високих француских и српских официра у посети ескадрили Н.523 на Вертекопу 27. децембра 1917. године. Иза њих се види низ од пет ловаца Њепор 23 Ц1 и један Спад 7 Ц1. Десно од регента је мај Виктор Денен (ВМ)

Regent Aleksandar in company of French and Serbian high officers visits Escadrille N.523 at Vetekop on December 27th, 1917. Behind them is a line of five Nieuport 23 C1 fighters and a single Spad 7 C1. Right from Regent is Maj Victor Denain (MM)



Мај Виктор Денен, шеф Команде авијатике при Команди савезничких армија, предаје одликовања Миодрагу Томићу и тројници француских авијатичара из Српске авијатике на Вертекопу 27. децембра 1917. године. У позадини са леве стране види се Доран АР 1871 са црним пантером на трupu (МВ)

Maj (*chef d'escadron*) Victor Denain, Chief of Aviation Command of the Allied Armies Command, presents decorations to Miodrag Tomić and three French aviators of *Aéronautique Serbe* at Vertekop on December 27th, 1917. In the background, to the left, Dorand AR 1871 with the black panther on fuselage can be seen (AM)

Удес наредника Пешкир-Петровића је изазвао и интересовање пор Миодрага Томића, који стоји поред репа аероплана АР.1 бели 4 (МВ)

Sgt Peškir-Petrović's mishap caused interest of Lt Miodrag Tomić, who is standing next to the tail of AR.1 White 4 (AM)



Миодраг Томић у Њепору 24 Ц1 по повратку са задатка на Вертекопу у пролеће 1918. године. Аероплан нема ескадрилски и серијски број, али зато има српску тробојку на трупу (МВ)

Miodrag Tomić returns from a mission in Nieuport 24 C1 at Vertekop in spring 1918. Aeroplane has no escadrille or serial number, but it carries a Serbian tricolour on the fuselage (AM)



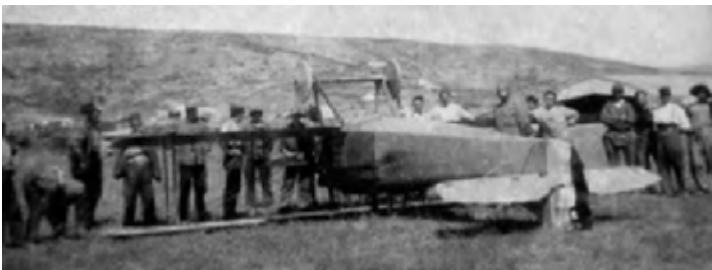
Први командир 1. српске ескадриле (тј. ескадриле АР.521), пор Михаило „Мишел” Маринковић предаје француски Ратни крст пор Милораду Веселиновићу пред особљем јединице, постројеног испред Дорана АР.1 А2 АР 1867 и два Њепора 24 Ц1 (МВ)

The first Commander of the *1ère Escadrille Serbe* (ie Escadrille AR.521) Lt Mihailo "Michel" Marinković presents the *Croix de Guerre* to Lt Milorad Veselinović in front of the escadrille personnel, which stands to attention in front of Dorand AR.1 A2 AR 1867 and two Nieuports 24 C1 fighters (AM)



Пор Маринковић пред Веселиновићем и стројем ескадриле. У позадини се виде АР 1862 и реп аероплана АР 1853. Пети с десна, стоји Миодраг Томић (МВ)

Lt Marinković in front of Veselinović and lined-up escadrille. Seen behind are AR 1862 and the tail of AR 1853. The fifth from right, standing Miodrag Tomić (AM)



Капотаж ловца Спад 7 Ц1 пор Миодрага Томића на Вертекопу 19. јуна 1918 (МВ)

Overturning of Lt Miodrag Tomić's Spad 7 C1 at Vertekop on June 19th, 1918 (AM)



Пор Миодраг Томић, портрет (Миодраг Томић)
Lt Miodrag Tomić, portrait (Miodrag Tomić)



Миодраг Томић, са Ратним крстом са две палме на грудима, у својој „канцеларији“ на Вертекопу. Томић је остао у Ваздухопловству после рата и тек 1928. му је додељена више него заслужена Карађорђева звезда са мачевима (Историјски музеј Србије)

Miodrag Tomić, with *Croix de Guerre* with two bronze palms on his chests, in his "office" at Vertekop. Tomić remained in the Air Force after the war and only in 1928 he received more than deserved Star of Karadorde with Swords (Historical Museum of Serbia)



Низ од девет ловаца Спад 7 Ц1 ескадриле Спа.523 на Вертекопу. У даљини се виде два Брегета 14, два Дорана АР.1 А2 и један Њепор 24 Ц1 (кол. Борис Циглић)

Nine Spad 7 C1 fighters of Escadrille Spa.523 lined up at Vertekop. A pair of Breguet 14s and Dorand AR.1 A2s and a single Nieuport 24 C1 are visible in the distance (Boris Ciglić Coll)

Уобичајени приказ на Вертекопу у лето 1918: земаљско особље припрема апарате за задатке. У предњем плану су Доран АР.1 А2 са белом пругом на трупу – ознаком 2. српске ескадриле, и Брегет 14 А2 1. српске ескадриле, са белим ескадринским бројем 2 и српском тробојком (МВ)

Usual sight at Vertekop in summer 1918: ground crews preparing the aeroplanes for missions. Dorand AR.1 A2 with white stripe on the fuselage – marking of 2e Escadrille Serbe, and Breguet 14 A2 of 1ère Escadrille Serbe with white escadrille number 2 and Serbian tricolour stand in foreground (AM)



Шест Њепора 24 Ц1 1. српске ескадриле на Вертекопу током припрема за септембарску офанзиву. Први авион у низу носи српске кокарде на крилима, као и српску заставу на трупу (кол. Борис Циглић)

Six Nieuports 24 C1 of 1ère Escadrille Serbe at Vertekop during the preparations for the September offensive. The first aeroplane in a row carries Serbian cockades on the wings, as well as the Serbian tricolour on the fuselage (Boris Ciglić Coll)



Поглед на биваке у којима су били смештени српски авијатичари током више од две године боравка на Вертекопу. Последњи припадници Српске авијатике напустили су Вертекоп у другој половини 1919 (кол. Борис Циглић)

View on bivouacs housing Serbian airmen for more than two years of their staying at Vertekop. Last members of the *Aéronautique Serbe* left Vertekop in the second half of 1919 (Boris Ciglić Coll)





Смотра 1. српске ескадриле. Трећи аероплан у низу, Доран АР.1 А2 са црним ескадрилским бројем 11 на трупу, већ је био на крају ресурса, са неисправним мотором и одређен за расход. Управо тим аеропланом су ппор Стеван Рајичевић и ппор Јаков Љотић пошли на задатак 18. септембра 1918. и после епског лета, понекад тик изнад бугарских ровова и планинских врхова – пошто због слабог рада мотора авион није могао да се попне на висину изнад 1000 метара – срећно су се вратили на Вертекоп. Претходно је кап Вукосављевић забранио Рајичевићу летење, јер је овај у свега неколико дана у удесима уништио неколико апарата, да би му ипак, на упорне молбе, дозволио да полети са отписаном „једанаестицом“ (кол. Милан Мицевски)

Inspection of 1ère Escadrille Serbe. The third aeroplane in a row, Dorand AR.1 A2 with black escadrille number 11 on the fuselage, was already at the end of its resources, with broken engine and was designated to be written off. It was this aeroplane that 2nd Lt Stevan Rajičević and 2nd Lt Jakov Ljotić boarded on September 18th, 1918 and after an eppic flight, sometimes just above over Bulgarian trenches and mountain peaks – due to engine malfunction the plane could not get higher than 1000 meters – luckily returned to Vertekop. Previously, Cap Vukosavljević banned Rajičević from flying as he smashed several aircraft in accidents in a course of just a few days, but after his persistent pleas, allowed him to take off with the derelict "eleven" (Milan Micevski Coll)



Велика живост на Вертекопу првих дана септембарске офанзиве: Доран АР.1 А2 са леве стране припада ескадрили БР.502 из Авијатике Источне војске (МВ)

Lively activity at Vertekop in the first days of the September offensive: Dorand AR.1 A2 on the left belonged to Escadrille BR.502 from *Aéronatique de l'Armée d'Orient* (AM)



Претрпана стајанка на Вертекопу. Са леве стране се виде два Дорана АР 2 А2, а у средини један Бреге 14 А2 без ескадрилских обележја и два из 1. српске ескадриле са белим ескадрилским бројевима 2 и 3 (МВ)

Crammed apron at Vertekop. Two Dorand AR.2 A2 biplanes are on the left, in the middle is an Breguet 14 A2 without escadrille markings and two with white escadrille numbers 2 and 3 of 1ère Escadrille Serbe (AM)



Посета команданта француске 122. пешадијске дивизије, ангажоване на фронту српске II армије, аеродрому Вертекоп у другој половини септембра 1918. године. У хангару се виде Спадови 7 Ц1 ескадриле Спа.523 (МВ)

Commander of the French 122nd Infantry Division, which was engaged on the Serbian II Army front, visits Vertekop airfield in the second half of September 1918. Spads 7 C1 fighters of Escadrille Spa.523 are visible in the hangar (AM)



Град Ниш 1918, панорама (немачка поштанска карта)

City of Niš 1918, panorama (German post card)



Припадници ескадриле Спа.523 по доласку у Ниш октобра 1918. Други с десна је пор Миодраг Томић, десно од њега стоји шеф ескадриле пор Пјер Бушер а до њега је кап Морис Мишо (Историјски музеј Србије)

Members of Escadrille Spa.523 after their arrival in Niš in October 1918. Second from the right is Lt Miodrag Tomić, standing right beside him is Escadrille Chief Lt Pierre Bouchér, and next to him is Cap Maurice Michaud (Historical Museum of Serbia)



Трагичан пад Брегеа 14 А2 у Нишу 9. новембра 1918. приликом којег су погинули пилот поднаредник Луј Пивто и механичар редов Марсел де Гинст из ескадриле АР.524. Два дана касније, 11. новембра 1918. у 11 часова званично су престале ратне операције у Великом рату (Историјски архив Ниш)

Tragical crash of Breguet 14 A2 in Niš on November 9th, 1918, when pilot Sgt Louis Piveteau and mechanic-private Marcel de Guinst from Escadrille AR.524 lost their lives. Two days later, at eleven o'clock on November 11th, 1918 all hostilities in the Great War have officially ceased (Historical Archive Niš)



Пор Миодраг Томић: три портрета 1916-1917. године

Lt Miodrag Tomić: three portraits 1916-1917.



Пор Миодраг Томић: три портрета 1918. године

Lt Miodrag Tomić: three portraits 1918.

Пресеријски авион Д.1 С1 (ознака пројектанта Д.1бис) №06 током званичних проба, Нови Сад, 1925. године. У групи пилота и инжењера, у првом реду стоје, с десна на лево (други с десна) М. Томић, (пети) инжењер Емил Девоатин, конструктор авиона, (шести) М. Доре, фабрички пробни пилот (непозната штампа виа Миодраг Томић)

Pre-series Dewoitine D.1 C1 (designer's designation D.1bis) №06, during official testing, Novi Sad, 1925. In the group of pilots and engineers, in the first row, from right to left, standing (the second from right) Miodrag Tomić, (the fifth) engineer Émile Dewoitine, aircraft designer, (the sixth) Marcel Doret, factory test pilot (unknown newspaper via Miodrag Tomić)



Диван снимак ловца Д.1 Ц1 №06 снимљеног, убрзо по исписивању националних ознака, аеродром „Сајлово“, Нови Сад, (вероватно) 1924. У кокпиту је извиђач кап Луба Трпковић; у позадини хангар у раном степену изградње. Тај узорни примерак испоручен Ваздухопловству средином 1924, био је једини југословенски Д.1бис. Касније је враћен фабрици (кол. Александар Огњевић)

Magnificent photo of D.1 C1 №06 fighter, taken shortly after national marking was applied, "Sajlovo" aerodrome, Novi Sad, (probably) 1924. Observer Cap I class Ljuba Trpković sitting in the cockpit; hangar in early stage of construction can be seen in the background. This pattern aircraft was delivered to Air Force in mid 1924 was sole Yugoslav D.1bis type. Later it was returned to the factory (Aleksandar Ognjević Coll)



Аеро А-11.5, аеродром „Сајлово“, Нови Сад, септембар 1925. године. Један од два А-11 који су из Прага долетели у Београд и продужили за Букурешт (ВМ)

Aero A-11.5, "Sajlovo" aerodrome, Novi Sad, September 1925. One of two A-11 machines which came flew from Prague to Bgrade, and later went away to Bucurest (VM)



Слава 1. ваздухопловног пука, Нови Сад, 1926. године. Официри и гости испред хангара „мајор Бранко Вукосављевић“, с лева на десно (четврти) Ј. Маркићевић, (једанаест) М. Томић, командант 2. ваздухопловне групе, (четрнаести) Ј. Југовић, командант 1. ваздухопловног пука (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

Celebration of 1st Aviation Regiment, Novi Sad, 1926. Officers and guests in front of hangar "Major Branko Vukosavljević", left to right (the fourth) J. Markičević, (the eleventh) M. Tomić, Commander of 2nd Aviation Group, (the fourteenth) J. Jugović, Commander of 1st Aviation Regiment (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Резервни и активни официри на вежби, Нови Сад, 1926. године. С лева на десно (трећи) мајор Томић, (пети) потпуковник Југовић, (шести) мајор Ђорђевић, (десети) рез. кап Микић; у позадини Бреге 14 (Бреге-Рено 300 КС) (кол. Александар Огњевић)

Reserve and active officers during exercise, Novi Sad, 1926. Left to right (the third) Major Tomić, (the fifth) Lieutenant-Colonel Jugović, (the sixth) Major Đorđević, (the tenth) Reserve Cap Mikić; in the background Breguet 14 (Breguet-Renault 300 HP) (Aleksandar Ognjević Coll.)



Први падобрански скок, Нови Сад, 4. септембар 1926. године. На фотографији се виде три школска типа, с лева на десно, Бранденбург Ц.І (Средњи Бранденбург) Бр. 18, Анрио №1000 (узорни примерак) и Бранденбург Б.І (Мали Бранденбург) Бр. 02.06. Оба Бранденбурга су домаће производње, док је Анрио био у то време на проби и још увек без југословенских националних ознака (кол. Милан Мицевски)

The first parachute jump, Novi Sad, September 4th, 1926. Three trainer types can be seen on this photo, left to right: Brandenburg C.I (*Srednji Brandenburg*) Br. 18, Hanriot №1000 (pattern aircraft) and Brandenburg B.I (*Mali Brandenburg*) Br. 02.06. Both of Brandenburg machines were domestic-built, while Hanriot was sample machine tested by Air Force and still not carried national insignia (Milan Micevski Coll)



Троседи Брег 19 Б2 №5 Шпанског ваздухопловства, опремљен мотором Лорен-Дитрих од 450 КС, Нови Сад, 1926. године. У првом реду, с лева на десно, стоје (други) Јанко Маркићевић, (седми) Павле Филиповић, командант Техничког парка 1. ваздухопловног пука, (девети, дванаести и тринаести) три шпанска посетиоца (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

Spanish Air Force's three-seat Breguet 19A2 №5 equipped with 450 HP Lorraine-Dietrich engine, Novi Sad, 1926. In the first row, left to right, standing (the second) Cap Janko Markićević, (seventh) Maj Pavle Filipović, Commander of Technical Park of 1st Aviation Regiment, (the ninth, twelfth and thirteenth) three Spanish visitors (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Златан пехар Њ. В. Краља, награда победнику на ваздухопловним утакмицама (Алманах ЈВ 1931-32)

H.M. King's golden cup, prize for winner of King's Cup Races (Yugoslav Aviation Almanac 1931-32)



Плакат за прву Војну ваздухопловну утакмицу за пехар Њ. В. Краља, одржану 6. септембра 1926, на рођендан престолонаследника Петра. Одржано је укупно десет утакмица, сваке године у периоду од 1926. до 1936, осим 1930 (виа приређивачи)

Placard for the first military competition, King's Cup Race which was held on September 6th, 1926, on birthday of Crown Prince Petar. Total of ten air races were performed in period from 1926 to 1936, except in 1930 (via editors)



Остаци југословенског Бреге 19 А3 (Бреге-Хиспано 450 КС) №106 и чехословачког Аеро Аб.11 №12 који су уништени у септембру 1926, пошто су се сударили на дванаест метара изнад аеродрома Кбели у Прагу. Погинула су тројица, ппук Јован Југовић и пилот пор Еуген Његован у Брегеу, и пилот кап Јиндржих Кострба у Аеру, док је југословенски механичар Иван Аксионов преживео. Овај Бреге је био један од пет авиона истог типа који су под вођством команданта Југовића отишли на лет Праг-Варшава-Букурешт, после Прве утакмице за Краљев пехар. У знак сећања на трагично погинулог команданта, новосадски аеродром је добио име „Југовићево“ (МБ)

Remains of Yugoslav Breguet 19 A3 (Breguet-Hispano 450 HP) №106 and Czechoslovak Aero Ab.11 №12, which destroyed on September 9th, 1926 after mid air collision on twelve meters over Kbely aerodrome in Prague. Three persons were killed, LtCol Jovan Jugović and pilot Lt Eugen Njegovan in Breguet and pilot Cap Jindřich Kostrba in Aero, while Yugoslav mechanic Ivan Aksionov survived. This Breguet was one of five machines of the same type, which were led by Commander Jugović to journey Prague-Warsaw-Bucurest, after the First King's Cup Race. In memory of tragically killed Commander, Novi Sad airport was renamed as "Jugovićevo" (AM)



Ппук Јован А. Југовић, командант 1. ваздухопловног пука (Годишњак ЈВ 1931-32)

LtCol Jovan A. Jugović, Commander of 1st Aviation Regiment (Yugoslav Aviation Yearbook 1933-34)



Југословенски авијатичари упознали су први пут 1926. тромоторни немачки тип Јункерс Г.24. После посете Румунији и Грчкој, шведски Г.24 (W.Nr. 931) S-AABA, приспео је 13. августа у Панчево, а затим је приказан 17. истог месеца у Новом Саду (МВ)

Yugoslav aviators met for the first time in 1926 new German three-motor Junkers G.24. After visited Romania and Greece, Swedish G.24 (W.Nr. 931) S-AABA arrived on August 13th at Pančevo airfield, and then demonstrated on 17th of the same month at Novi Sad (AM)



Ваздухопловно особље испред авиона (лево) Анрио Х.320 и (десно) Спад С.1 Ц1. У средини, мај М. Томић, командант 2. ваздухопловне групе (кол. Милан Мицевски)

Aviation personnel in front of (left) Hanriot H.320 i (right) Spad S.1 C1. In the middle, Maj M. Tomić, Commander of 2nd Aviation Group (Milan Micevski Coll)



Девотин Д.1 Ц1 (Девотин-Хиспано 300 КС) №8, 1. ваздухопловни пук, Нови Сад, 1927/28. године. Тај тип је био први модерни и главни ловачки тип југословенског Ваздухопловства 1926-1931; у служби до 1937. године. Купљено је укупно 44 авиона. Стајни трап са скијама на овом авиону (МВ)

Dewoitine D.1 C1 (*Dewoitine-Hispano 300 HP*) №8, 1st Aviation Regiment, Novi Sad, 1927/28. The type was the first modern and main fighter type of Yugoslav Air Force during 1926-1931 period; in service until 1937. Total of 44 were purchased. Note ski undercarriage (AM)



Балон Зодиак, 1. балонска чета, аеродром „Југовићево“, Нови Сад, 25. март 1927. године. Од 1923. до 1938, као део Ваздухопловства војске, постојало је Војно балонство са четири чете које су биле базиране у Новом Саду, Нишу и Сарајеву. Јединице су биле опремљене са седам извиђачких балона четири различита типа: један Како тип Р (коришћен 1923-1934), један СТАе Зодиак тип БД (1927-1934), два СТАе Аеразур тип БД (1928-1935) и три ВВБИС БД (1935-1938). Године 1938. балони су замењени аутожировима (кол. Ненад Миклушев)

Zodiak balloon, 1st Balloon Company, "Jugovićevo" aerodrome, Novi Sad, March 25th, 1927. From 1923 to 1938, as the part of Air Force, existed Military Balloon Service with four companies based at Novi Sad, Niš and Sarajevo. Units were equipped with seven captive observation balloons of four different types: one Caquot type R (used 1923-1934), one STAé Zodiac type BD (1927-1934), two STAé Aerazur type BD (1928-1935) and three WWBiS BD (1935-1938). In 1938 balloons were replaced with autogyros (Nenad Miklušev Coll)



Маж М. Томић, командант 6. ваздухопловног пука, аеродром „Београд“, Земун, 1928. године. У позадини се види ловац Девоатин Д.9 Ц1 (Девоатин-Јупитер 420 КС). Као допуна серије од 44 ловаца Д.1 Ц1, Ваздухопловству је испоручено 1926. шест Д.9 Ц1. Команда Ваздухопловства је желела да испита тада нови мотор Јупитер (произведен 1925), који је неколико година касније усвојен за лиценцу производњу у Краљевини. Тих шест мотора су били први Јупитери коришћени у земљи, док је Д.9 био први ловац опремљен звездастим мотором (Миодраг Томић)

Maj M. Tomić, Commander of 6th Aviation Regiment, "Belgrade" aerodrome, Zemun, 1928. In the background can be seen Dewoitine D.9 C1 (*Dewoitine-Jupiter 420 HP*) fighter. As addition to 44 D.1 C1 fighters, six D.9 C1s were delivered to Air Force in 1926. Air Force Command intended to test then new Jupiter engine (produced in 1925), which was accepted a few years later for license production in the Kingdom. These six engines were the first Jupiters used in the country, while D.9 was the first fighter equipped with radial engine (Miodrag Tomić)



Ловци Девотин пред одлазак за Београд, Нови Сад, 1927. године. Авиони Д.1 Ц1 уведени су 1926. у новосадски 1. ваздухопловни пук (неки и у пилотске школе). Док је 121. ваздухопловна група (251. и 252. ескадрила за гоњење) остала у саставу тога пука у Новом Саду, комплетна 125. ваздухопловна група (271. и 272. ескадрила), са 25 ловаца Д.1 и Д.9, под командом мај Миодрага Томића, пресељена је 25. марта 1927. из Новог Сада на новотворени аеродром у Земуну (Бежанијски аеродром). Од те групе формиран је 1. априла 1928. престонички 6. ваздухопловни пук (МВ)

Dewoitine fighters prior to transfer to Belgrade, Novi Sad, 1927. D.1 C1 fighters entered during 1926 in Novi Sad based 1st Aviation Regiment (some also in pilot's school). While 121st Aviation Group (251st and 252nd Pursuit Escadrille) remained in Regiment at Novi Sad, complete 125th Aviation Group (271st and 272nd Pursuit Escadrille) with 25 D.1 and D.9 fighters, under the command of Maj Miodrag Tomić, relocated on March 25th, 1927 from Novi Sad to new opened aerodrome at Zemun (*Bežanija* airfield). On April 1st, 1928, new capital based 6th Aviation Regiment was formed from this group (AM)



Два Д.9 Ц1 (№2 и №5) и низ ловаца Д.1 Ц1, 125. ваздухопловна група, Земун, 1927 (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

Two D.9 C1 (№2 и №5) and line of D.1 C1 fighters, 125th Aviation Group, Zemun, 1927 (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Пилотска школа 1. ваздухопловног пука, Нови Сад, 1928. године. У првом реду (с десна на лево) шест нових авиона Анрио Х.320 Модел 1926, два Мала Бранденбурга, два Рогожарски Ф.1, два Бреге 19 и један Потез 25. У другом реду, три Мала Бранденбурга и два трофејна авиона (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

Pilot School of 1st Aviation Regiment, Novi Sad, 1927. Different types of trainers can be seen: in the first line (right to left) six newly delivered Hanriot H.320 Model 1926 trainers, two *Mali Brandenburgs*, two *Rogožarski F.1s*, two Breguet 19s and single Potez 25. In the second line, three *Mali Brandenburgs* and two old captured machines (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Командант Ваздухопловства, ђен Радисав Станојловић предаје Карађорђеву звезду мај Мидрагу Томићу, за 15-годишњицу службе, Земун, 20. мај 1928 (Сава Микић: *Историја ЈВ*)

Air Force Commander, Gen Radisav Stanojlović awarded Star of Karađorđe with Swords to Maj Miodrag Tomić for his 15-years service anniversary, Zemun, May 20th, 1928 (Sava Mikić: *Istorija JV*)

Пор Леонид Бајдак (лево) и кап I класе инжењер Тадија Содермајер снимљени у Новом Саду. Од 20. априла до 8. маја 1927, они су успели да остваре демонстрациони лет од 14.800 km, Париз-Боград-Бомбај и натраг, у петнаест етапа за једанаест дана, за 89 сати ефективног лета (Љедомир Јанић, Јово Симишић: *More Than Flying*)

Lt Leonid Bajdak (left) and Cap I class engineer Tadija Sondermajer pictured in Novi Sad. From April 20th to May 8th 1927, they managed to complete 14.800 kms demonstration journey, from Paris to Bombay and back, in fifteen stages, after eleven days of travel and 89 hours of effective flying (Љедомир Јанић, Јово Симишић: *More Than Flying*)



Повратак Сондермајера и Бајдака у Београд, 8. мај 1927. године. У позадини се види њихов Потез 25 Б2 (Потез-Лорен 450 КС), специјално модификован за дуге летове. На другом седишту је уграђен ветробран (Љедомир Јанић, Јово Симишић: *More Than Flying*)

Return of Sondermajer and Bajdak to Belgrade, May 8th, 1927. In the background can be seen their Potez 25 B2 (Potez-Lorraine 450 HP) №1, specially modified for long-range flights. Note windshield in front of the second seat (Љедомир Јанић, Јово Симишић: *More Than Flying*)



Прва утакмица Мале Антанте и Пољске, 27-28. август 1927. године. Мала група Пољака и Југословена позира по киши, стојећи у блату, с десна на лево (први) М. Јанковић, (други) М. Томић, (четврти) Ђен Р. Станојловић (кол. Александар Огњевић)

The First Competititon of Petite Entente and Poland, August 27th and 28th, 1928. Group of Poles and Yugoslavs pose on a rainy day, standing in mud, right to left (the first) M. Janković, (the second) M. Tomić, (the fourth) Gen R. Stanojlović (Aleksandar Ognjević Coll)



Три авиона пред утакмицу, 27. август 1927: (лево) југословенски Ф.И. (Физир-извиђачки) прототип, (у средини) југословенски Бреге 19 Б2 (Бреге-Лорен 450 КС) и (десно) пољски Бреге 19 истог типа (кол. Александар Огњевић)

Three machines prior to 1927 competition, August 27th, 1927: (left) Yugoslav F.I. (*Fizir-izviđački* ie Fizir-recce) prototype, (mid) Yugoslav Breguet 19 B2 (*Breguet-Lorraine 450 HP*) and (right) Polish Breguet 19 of the same type (Aleksandar Ognjević Coll)



Авион Ф.И. бели 13 пре утакмице: (у првом седишту) пилот Владимир Стрижевски, (у другом седишту) извиђач-навигатор Александар Ковањко, (пored авиона, четврти с десна) мај Миодраг Томић, командант 125. ваздухопловне групе (кол. Александар Огњевић)

F.I White 13 mashine before competition: (in the first seat) pilot Vladimir Striževski, (in the second seat) observer/navigator Aleksandar Kovanjko, (beside aircraft, the forth from right) Maj Miodrag Tomić, Commander of 125th Aviation Group (Aleksandar Ognjević Coll)



Прототип Ф.И. с/н 1 бр. 13, саграђен у Аеропланској радионици 1. ваздухопловног пука (АР 1. ВП), Нови Сад, август 1927. Прототип полетео октобра 1925; после дораде инжењера Душана Станкова задобио 1. место на Утакмици држава М. Антанте и Пољске. „Рогожарски“ је произвео 1928-29. укупно тридесет Ф.1В (Физир-Мајбах) и пет прототипова (мотори Лорен 450 КС, Хиспано, Кастор, Титан, Рајт) а „Змај“ петнаест Физир-Рајт и пет хидроплана Физир-Јупитер (кол. Огњан Петровић)

F.I. prototype c/n 1 White 13, built by Aeroplane Workshop of the 1st Aviation Regiment, Novi Sad, August 1927. The first flight was performed in October 1925; after modifications conducted by engineer Dušan Stankov prototype became in 1927 the winner of the First Petite Entente Competitions. *Rogožarski* factory built 1928-1929. series of thirty F.1V trainers (known as *Fizir-Maybach*) and five different prototypes (with Lorraine, Hispano, Castor, Titan and Wright engines), while *Zmaj* delivered fifteen F.1V-Rajt (*Fizir-Wright*) trainers and five F.1M (*Fizir-Jupiter*) floatplanes (Ognjan Petrović Coll)



Део екипе Краљевине СХС по повратку са руте Београд-Праг-Варшава-Букурешт. У позадини је учесник Бреге-Лорен 450 (Чедомир Јанић виа Огњан Петровић)

Part of Kingdom of SCS's team after comeback from route Belgrade-Prague-Warsaw-Bucurest. In the background can be seen participant Breguet 19 B2 (*Breguet-Lorraine 450 HP*) (Čedomir Janić via Ognjan Petrović)



Остаци авиона Потез 25 В2 №1 на глечеру Изабела у Форарлбершким Алпима. На повратном лету са утакмице у Цириху авион је у магли ударио 24. августа 1927. у планину. Оба члана посаде, ппук Живорад Петровић и пилот пор Драгољуб Пајевић, су изгубили животе (МВ)

Remnants of Potez 25 B2 №1 on Isabelle glacier in Vorarlberg Alps. During return flight from Zürich competition, on August 24th, 1927, the machine hit the mountain in fog. The crew, LtCol Živorad Petrović and pilot Lt Dragoljub Pajević, lost their lives (AM)



Ппук Живорад С. Петровић, командант 1. ваздухопловног пука (Годишњак ЈВ 1933-34)

LtCol Živorad S. Petrović, Commander of 1st Aviation Regiment (Yugoslav Aviation Yearbook 1933-34)



Снимак из ваздуха српског ваздухопловног индустријског комплекса у изградњи, Краљево, 27. октобар 1927: (у првом плану) Војно-технички завод (ВТЗ) и (у позадини) главна хала Фабрике авиона Краљево (тј. Завода Бреге у Краљево). Радови су започети једанаест месеци раније, 12. септембра 1926. године. На фотографији је записано да су снимање са висине од 150 m извршили припадници 1. ескадриле, пилот наредник Добникар и извиђач потпоручник Николић (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

Aerial shot of Serbian aviation industry complex under construction, Kraljevo, October 27th, 1927: (in foreground) Technical-Military Depot (VTZ) and (in background) main production hall of Aircraft Factory Kraljevo (i.e. *Ateliers Breguet* at Kraljevo). The first works began eleven months ago, on September 12th, 1926. The photo was taken by 1st Escadrille's crew, pilot Sgt Dobnikar and observer Lt Nikolić, from 150 m height, as written on photo (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Приказ ловца Д.27 Ц1, Нови Сад, 1928. године. Гости и група војних званичника, између осталих (у првом реду, други с десна) инжењер Е. Девоатин, (трећи) ген Р. Станојловић, (четврти) М. Доре, (пети) ген Д. Симовић. На захтев југословенских власти, прототип Д.27 и две водеће личности компаније САФ, власник и конструктор Емил Девоатин и главни пробни и познати акробатски пилот, „Краљ ваздуха“, Марсел Доре, стигли су у октобру 1928. у Нови Сад. На дан 23. октобра, француски пилот је извео серију акробатских летова у Новом Саду пред будним оком војне комисије и страних аташеа, а 28. истог месеца и на земунском аеродрому. Прототип Д.27 је остао у Краљевини и у новембру 1928. испитан је у Новом Саду, паралелно са чехословачким ловцем Авиа БХ.33Е. Авион је носио стандардне југословенске ознаке а на репу натпис Д.27 №1А (Миодраг Томић)

Demonstration of D.27 C1 fighter, Novi Sad, 1928. A group of military officials, including (in the first row, the second from right) engineer E. Dewoitine, (the third) Gen R. Stanojlović, (the fourth) M. Doret, (the fifth) Gen D. Simović. At the request of Yugoslav officials, D.27 prototype and two leading men of SAF Company, owner and designer Émile Dewoitine and chief test pilot and famous aerobatic pilot, "The King of Air", Marcel Doret, arrived in October 1928 at Novi Sad. On October 23rd, French pilot performed a series of aerobatic flights at Novi Sad under the watchful eye of military commission and foreign attaches and on 28th of the same month at Zemun airport. D.27 stayed in the Kingdom and tested during November 1928 at Novi Sad, in parallel with the Czechoslovakian Avia BH.33E fighter. This machine had Yugoslav markings and inscription D.27 №1A on vertical stabilizer (Miodrag Tomić)



Маж Томић и Марсел Доре (у белој пилотској одећи) испред прототипа Д.27 Ц1 (кол. Александар Милошевић)

Maj Tomić and Marcel Doret (in white flying suit) in front of D.27 C1 prototype (Aleksandar Milošević Coll)



Ловац Девоатин Д1.14 (чехословачки дериватив Девоатиновог ловца), опремљен мотором Шкода 500 КС, био је током октобра и новембра 1928. на проби и испитивању у Краљевини Југославији (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

Dewoitine D1.14 (Czechoslovakian derivative of Dewoitine fighter), equipped with 500 HP Škoda engine, was tested during October and November 1928 in Kingdom of Yugoslavia (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Прва слава 6. ваздухопловног пука, 1928 (Миодраг Томић)

The first celebration of 6th Aviation Regiment, 1928 (Miodrag Tomić)



Ловци 6. ваздухопловног пука: (двокрилац у средини) Авиа БХ.33Е, (лево и десно од Авије) два Девоатин Д.9 Ц1 и (остали авиони) Девоатин Д.1 Ц1. У позадини се види један Бреге 19 (МВ)

Fighters of 6th Aviation Regiment: (biplane in the middle) Avia BH.33E, (left and right from Avia) two Dewoitine D.9 C1s and (other machines) Dewoitine D.1 C1. In the background can be seen a Breguet 19 (AM)



Посета авијатичара Шпанског ваздухопловства, Београд, 1928. године. У позадини је шпански Бреге 19 А2 опремљен мотором Лорен-Дитрих 450 КС. Испред другог седишта је уграђен ветробран (Сава Микић: *Историја ЈВ*)

Visiting of Spanish Air Force's aviators, Belgrade, 1928. In the background can be seen Spanish Breguet 19 A2 equipped with 450 HP Lorraine-Dietrich engine. Note windshield in front of the second seat (Sava Mikić: *Istorija JV*)



Змај Девоатин Д.27 Ц1 №1 црни 16, Трећа утакмица земаља Мале Антанте и Пољске, Румунија, 5-7. септембар 1929. године. Укупно 4 авиона овог типа је коришћено у Ваздухопловству војске, прототип (узорни примерак) и три авиона произведена у „Змају“ (кол. Александар Огњевић)

Zmaj-built Dewoitine D.27 C1 №1 Black 16, the Third Competition of Entente and Poland, Romania, September 5th to 7th, 1929. Total of four aircraft of this type used by Yugoslav Air Force, prototype (pattern aircraft) and three machines built by *Zmaj* Factory (Aleksandar Ognjević Coll)



Посета и демонстрација америчког авиона Стинсон, Београд, 29. август 1929 (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

Visiting and demonstration of American Stinson machine, Belgrade, August 29th, 1929 (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Нови авион Авиа БХ-33Е (ВХ-33-СХС) №1010, један од прва три увезена ловца овог типа, Београд, 1929. године. Стандардни ловачки тип ВВ од 1931; 24 увезена (четири 1929, остали 1931) и 22 „Икарусова“ (1934-37); служба у ВВ 1929-41 (МВ виа часопис Лет)

Brand-new Avia BH-33E (BH-33-SHS) №1010, one of the first three imported fighters of this type, Belgrade, 1929. Standard VV fighter type since 1931; 24 imported (four in 1929, others in 1931) and 22 *Ikarus*-built (1934-37); in VV service 1929-41 (AM via *Let* magazine)

Фабрика „Змај“, Земун, 1929: линија незавршених авиона Анрио Х.320 МОДЕЛ 1929 (Анрио-Сименс 110 КС) модификованих у „Змају“ на мотор Сименс уместо оригиналног Салмсона. Анрио је био стандардни школски тип 1927-33; матична фирма испоручила (1927-31) 45 авиона Х.320 МОДЕЛ 1926 (Салмсон); „Змај“ произвео (1928) 25 МОДЕЛ 1928 (Салмсон) и (1929) 20 МОДЕЛ 1929 (Сименс) (МВ)

Zmaj Aircraft Factory, Zemun, 1929: line of unfinished *Zmaj*-modified Hanriot H.320 MODEL 1929 (*Hanriot-Siemens 110 HP*) equipped with Siemens engine instead of original Salmon. Hanriot was standard primary trainer type 1927-33; mother company delivered (1927-31) 45 H.320 MODEL 1926 (Salmson engines); *Zmaj* produced (1928) 25 license-built MODEL 1928 (Salmson) and (1929) 20 modified MODEL 1929 (Siemens) (AM)



Бреге 19 Б2 произведен у ФАК (Бреге-Хиспано 500 КС) №1197 бели 41, 403. ескадрила, 1. ваздухопловни пук, Нови Сад, новембар 1937. године. Од 527 Бре 19 у ВВ, 93 су Бреге-Хиспано 500 КС; један од 2 главна бомбардерска типа 1929-31 (до увођења Бреге-Јупитера и Бреге 197); коришћен до Априлског рата (МВ)

FAK-built Breguet 19 B2 (*Breguet-Hispano 500 HP*) №1197 White 41, 403rd Escadrille, 1st Aviation Regiment, Novi Sad, November 1937. Of 527 Breguet "battle two-seaters" in VV service, 93 were *Breguet-Hispano 500 HP*; one of two main bomber types in VV 1929-31, replaced with *Breguet-Jupiter* and Bre 197 in bomber role; used until 1941 April War (AM)





Представници Чехословачког Аеро-клуба и официри 6. ваздухопловног пука, Београд, Соколски слет 28. и 29. јуна 1930. године. У првом реду (осми с десна) пулк М. Томић, (десети) инжењер Т. Сондермајер (ВМ)

Representatives of Czechoslovak Aero Club and officers of 6th Aviation Regiment, Belgrade, *Sokolski slet* (Falkon jamboree) June 28th and 29th, 1930. In the first row (eighth from the right) LtCol M. Tomić, (tenth) engineer T. Sondermajer (MM)



Поређани авиони југословенске екипе, пред почетак утакмице: пет Вреге 19-7 и један Потез 25 А2 (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

Lined-up airplanes of Yugoslav team, prior to start of competition: five Breguet 19-7s and a single Potez 25 A2 (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Модификовани „Икарусов“ Потез 25 А2 №161 бели 5 чека такмичење, Београд, 28. август 1930. године. Авион је био опремљен компресорским мотором Јупитер и дуго-долетним резервоарима смештеним у трбушном делу повећаног предњег дела трупа (МВ)

Modified *Ikarus*-built Potez 25 A2 №161 White 5 waiting for competition, Belgrade, August 28th, 1930. The machine was equipped with turbo-charged Jupiter engine and long-range tanks in belly position of enlarged front fuselage (AM)



Четврта утакмица Мале Антанте и Пољске, Београд, 28. август 1930. године. Страни и југословенски званичници: стоје, с десна на лево (први) ппук М. Томић, (други) контра-адмирал Станковић, (трећи) чехословачки војни аташе у Београду, (четврти) ђен Недић, (у средини) чехословачки амбасадор Флиндер и две жене, и (последња двојица) француски и пољски војни аташеи у Београду (кол. Александар Милошевић)

The Fourth Competition of Petite Entente and Poland, Belgrade, August 28th, 1930. Foreign and Yugoslav officials: standing, from right to left (the first) LtCol M. Tomić, (the second) Rear Admiral Stanković, (the third) Czechoslovak Military Attaché in Belgrade, (the fourth) Gen Nedić, (mid) Czechoslovak ambassador Mr. Flinder with two women, and (the last two) French and Polish Military Attachés in Belgrade (Aleksandar Milošević Coll)



Брегере/ФАК Брегере 19-7 (Брегере-Хиспано 650 КС) №1238 бели 4 (челни авион) пред утакмицу, Београд, 28. август 1930. године. Први и једини серијски тип „II генерације“, последњи серијски тип фамилије Бре 19 пројектован код матичне фирме. Један од два главна типа бомбардера ВВ 1932-37 (најтежи до појаве Брегере-Циклона); 51 у служби 1930-41; сви исправни уведени средином 1940. у извиђачке групе новоформираног Армијског ваздухопловства (МВ)

FAK-built Breguet 19-7 (*Breguet-Hispano 650 HP*) №1238 White 4 (the first Bre 19-7) prior to competition, Belgrade, August 28th, 1930. The first and sole "II generation's" series type, the last series type of Breguet 19 family designed by mother company. One of two main VV bomber types 1932-37 (the largest bomber prior to appearance of *Breguet-Cyclone*); 51 in service within VV 1930-41; all operational aircrafts entered during the mid of 1940 in reconnaissance air groups of newly formed Army Aviation (AM)



Југословенске посаде у Варшави, 29. август 1930. године. У позадини Брегет 19-7 Б2 №1240 бели 2 (Ваздухопловни гласник бр. 9, 1930)

Aircrews of Yugoslav team in Warsaw, August 29th, 1930. In the background can be seen Breguet 19-7 №1242 White 2 (Aeronautical Messenger no 9, 1930)



Монтажна хала фабрике „Рогожарски” 1930. године. Виде се трупови авиона Ф.1В (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*)

Montage hall of *Rogožarski* Factory in 1930. Fuselages of F.1V aircraft can be seen (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*)



Тренажни ловац Змај Гурду-Лесер ЛГЛБ №1 бели 12 (први од 26 авиона произведених у „Змају”), Ловачка пилотска школа, аеродром „Београд,” Земун, 1930 (Чедомир Јанић виа Огњан Петровић)

Zmaj-built Gourdou-Lesurre LGLB fighter-trainer №1 White 12 (the first of 26 machines built by *Zmaj*), Fighter Pilot School, “Belgrade” aerodrome, Zemun, 1930 (Čedomir Janić via Ognjan Petrović)



Посета америчког ђен Даглас Мекартура Краљевини Југославији, 25-29. септембар 1931. године. Десет месеци раније, 21. новембра 1930, Мекартур је изабран за начелника Ђенералштаба Америчке војске. Снимак са југословенским официрима, испред пристанишне зграде аеродрома „Београд“, 28. септембра: у првом реду, седе (четврти с лева) ђен Мекартур, (пети) ппук М. Томић, (шести и седми) амерички официри (кол. Александар Милошевић)

Visiting of American Gen Douglas MacArthur to Kingdom of Yugoslavia, September 25th to 29th, 1931. Ten months ago, on November 21st, 1930, MacArthur was selected as the US Army chief of staff. Pictured with Yugoslav officers, in front of "Belgrade" aerodrome building, September 28th: in the first line, sitting (fourth from left) Gen MacArthur, (fifth) LtCol M. Tomić, (sixth and seventh) American officers (Aleksandar Milošević Coll)



Мекартур и Томић (увеличано)
MacArthur and Tomić (enlarged)



Потез 39 А2 у Београду, јул 1931 (Ваздухопловни гласник бр. 8, 1931)
Potez 39 A2 in Belgrade, July 1931 (Aeronautical Messenger no 8, 1931)



„Ескадрила асова“ ђен де Гојса у посети Опленцу (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*)
Gen de Göys' "Escadrille Aces" visited Oplenac Mausoleum (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*)



Ћен Итало Балбо, италијански министар ваздухопловства у посети Београду, 9. и 10. октобар 1931: (горе лево) Балбо у пилотском одећу испред свог авиона Фиат БР обојеног жутом бојом (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*); (горе десно) у разговору са југословенским и италијанским званичницима, први с десна ппук М. Томић (Ваздухопловни гласник бр. 11, 1931); (доле лево) италијански посланик у Београду Карло Гали и Балбо и (доле десно) стоје, с лева на десно, г-ђа Гали, Ћен М. Недић, саветник Вукотић и Балбо, иза и између Недића и Вукотића, стоји Томић (обе доле: кол. Александар Милошевић).

Gen Italo Balbo, Italian Air Force Minister visited Belgrade, October 9th and 10th, 1931: (top left) Balbo in flying suit in front of his yellow painted personal Fiat BR (Bombardiere Rosatelli) airplane (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*); (top right) in conversation with Yugoslav and Italian officials, the first from right, LtCol M. Tomić (Aeronautical Messenger no 11, 1931); (bellow left) Italian ambassador in Belgrade Carlo Galli and Balbo and (bellow right) standing, from left to right, Mrs. Galli, Gen M. Nedić, adviser Vukotić and Balbo, behind and between Nedić and Vukotić, standing Tomić (both bellow: Aleksandar Milošević Coll)



С лева на десно: Мај Кања, Ћен Балбо, г-ђа Гали, Ћен Тадескини и мај Либерати. У позадини се види тромоторни Капрони Ка-101, опремљен моторима Валтер Кастор I од 240 KS, транспортни авион (кол. Александар Милошевић).

From left to right: Maj Cania, Gen Balbo, Mrs. Galli, Gen Tadeschini and Maj Liberati. In the background can be seen 240 HP Walter Castor I powered Caproni Ca.101 tri-motor transporter (Aleksandar Milošević Coll)



Познати француски пилоти, Дидоне Кост (лево) и Морис Белонт (десно) са ппук Миодрагом Томићем, Београд, непознати датум (крајем двадесетих или почетком тридесетих година?) (кол. Милан Мицевски)

Famous French aviators Dieudonné Costes (left) and Maurice Bellonte (right) with LtCol Miodrag Tomić, Belgrade, unknown date (late twenties or early thirties?) (Milan Micevski Coll)



Авион кап Коста, дугодолетни Бреге 19 ГР №1685 назван „Нинженсер-Коли“ (*Nungesser-Coli*), снимљен на аеродрому „Југовићево“, Нови Сад. Француски авијатичари Дидоне Кост и Жозеф ле Бри летели су око света, од 10. октобра 1927. до 14. априла 1928, прелетевши 57.000 km, авионом „Нинженсер-Коли“ (с тим што су од Сан Франциска до Токија превезени бродом) (кол. Милан Мицевски)

Cap Costes' aircraft, long-range Breguet 19 GR (*Grand Raid*) №1685 *Nungesser-Coli*, pictured at "Jugovićevo" aerodrome, Novi Sad. French aviators Dieudonné Costes and Joseph le Brix flew around the world, from October 10th, 1927 until April 14th, 1928, covering 57,000 km on board of *Nungesser-Coli* (though the journey between San Francisco and Tokyo was taken by ship) (Milan Micevski Coll)



Двомоторац Брегет 410 М4 са моторима Хиспано-Суиза 12Nb којег је демонстрирао кап Кост у Београду, јануар 1934 (кол. Александар Милошевић)

Hispano-Suiza 12Nb equipped Breguet 410 M4 (*Multiplace de Combat*) bimotor demonstrated by Cap Costes in Belgrade, January 1934 (Aleksandar Milošević Coll)



Кап Кост испред свог Брегет 410 М4 (кол. Александар Милошевић)

Cap Costes in front of his Breguet 410 M4 ((Aleksandar Milošević Coll)



Прототип Змај ФП-2 (Физир-Станков) №1 предат је Команди ВВ у јануару 1934. године. Успешан прелазни авион, главни творац је инжењер Душан Станков (75 % радова у изради пројекта и разрада у фабрици). „Змај” је направио 65 серијских ФП-2 (1936-40), осам за Хрвате (током Другог светског рата) и седам за послератно Ваздухопловство (1945) (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*)

Zmaj-built FP-2 (*Fizir-Stankov*) prototype №1 delivered to Air Force Command in January 1934. Very successful advanced trainer, leading designer was engineer Dušan Stankov (75 % of designing and development works); *Zmaj* delivered 65 series FP-2s for VV (1936-1940), eight for Croatia (during WW2) and seven for post-war Yugoslav Army Aviation (1945) (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*)



Леп снимак авиона Икарус Потез 25 А2 у лету. Авион у првом плану је №215 бели 72. Фабрика „Икарус“ је произвела од 1928. до 1932 укупно 220 авиона Potez 25 А2 (МВ)

Fine shot of *Ikarus*-built Potez 25 A2 airplanes in flight. Machine in foreground is №215 White 72. *Ikarus* factory built from 1928 to 1932 total of 220 Potez 25 A2 biplanes (AM)



Највећи немачки авион Јункерс Г.38це „Генерал фелдмаршал фон Хинденбург“ стигао је у Београд 26. априла 1934. године. После приказа у Београду, одвезао је крајем месеца у Немачку 12 новинара на путовање дуго 2500 km (кол. Александар Милошевић).

The largest German aircraft Junkers G.38ce "General Feldmarschall von Hindenburg" arrived to Belgrade on April 26th, 1934. After demonstration, the plane left Belgrade at the end of April with 12 journalists on board and fulfilled 2500 km journey over Germany (Aleksandar Milošević Coll)



Утакмица за Краљев пехар, 6. септембар 1934. године. Последње припреме авиона Брег 19-7 №1258 бели 11 на аеродрому Краљево (Годишњак ЈВ 1933-34)

King's Cup Race, September 6th, 1934. The last preparations of Breguet 19-7 №1258 White 11 at Kraljevo aerodrome (Yugoslav Aviation Yearbook 1933-34)



Георги Валентин, принц Бибеску, председник ФАИ (1930-1941) и Пјер Кот бивши француски министар ваздухопловства стигли су у Београд путничким авионом компаније „Ер Франс“, 19. септембар 1934 (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*)

George Valentin, Prince Bibescu, President of FAI (1930-1941) and Pierre Cot former French Aviation Minister arrived in Belgrade in Air France passenger aircraft, September 19th, 1934 (Radmio P. Givkovitch: *L'Aéronautique Yougoslave*)



Француска авијатичарка, госпођица Мариза Хилц, посетила је Београд 19. новембра 1934. године. У позадини се види њен авион Бреге 274 Р2Б2 №1 са мотором Гном-Рон 14Кдрс од 825 КС, демилитаризован и цивилно регистрован са F-ANHM. Испред авиона, стоје, лева на десно, у првом реду (први) пробни пилот ппор Ј. Добникар, (други) инжењер К. Сивчев, (трећи) пробни пилот кап I класе Л. Бајдак, (пета) М. Хилц, (седми) француски вазд. аташе у Београду, кап Жак де Тарле, (девети) инжењер Т. Сондермајер; у другом реду (први) инжењер С. Зрнић, (пети) пробни пилот В. Стрижевски. Судећи по броју фотографисаних пробних пилота и инжењера, Бреге 274 је изазвао приличну пажњу Ваздухопловства војске (Породица Добникар виа Предраг Миладиновић)

French aviatrix, *mademoiselle* Maryze Hilsz, visited Belgrade on November 19th, 1934. In the background can be seen her Breguet 274 R2B2 №1 with 825 HP Gnome-Rhône 14Kdrs radial, demilitarized and civil registered with F-ANHM. In front of aircraft, standing from left to right, in the first row (the first) test pilot 2nd Lt J. Dobnikar, (the second) engineer K. Sivčev, (the third) test pilot Cap I class L. Bajdak, (fifth) M. Hilsz, (seventh) French Air Attaché in Belgrade, Cap Jacques de Tarlé, (ninth) engineer T. Sondermajer; in the second row (the first) engineer S. Zrnić, (the fifth) test pilot V. Striževski. According to number of photographed test pilots and engineers, Breguet 274 has caused considerable attention of Yugoslav Air Force (Dobnikar family via Predrag Miladinović)



Рогожарски ПВТ №1, ВОГ, Београд 1935. године. Веома успешан школски ловац, пројект инжењера Техничког одсека Команде ВВ; „Рогожарски“ произвео прототип (1934) и серију од 60 ПВТ (1936-39) (ВМ)

Rogožarski PVT №1, Aviation Test Group, Belgrade, 1935. Exceptionally successful fighter-trainer designed by Technical Section's engineers of Air Force Command; *Rogožarski* factory built prototype (1935) and 60 series PVTs (1936-39) (AM)



Рогожарски ИК-3 Бр. 2158, 6. ловачки пук, аеродром „Београд“, 1940. године. Пројекат тројице српских инжењера (Л. Илића, К. Сивчева и С. Зрнића), једини домаћи ловац нискокрилац; највећи успех ваздухопловне индустрије Краљевине Југославије. „Рогожарски“ је произвео прототип (1938) и 12 ИК-3 I серије (1940). Пилоти ловаца ИК-3 из 6. ЛП пружили су жесток отпор априла 1941. у одбрани Београда (кол. Петар Боснић виа Огњан Петровић)

Rogožarski IK-3 Br. 2158, 6th Fighter Regiment, "Belgrade" aerodrome, 1940. Designed by three Serbian engineers (Lj. Ilić, K. Sivčev and S. Zrnić), sole domestic low-wing fighter; the greatest success of pre-war Yugoslav aviation industry. Rogožarski manufactured prototype (1938) and 12 series IK-3s (1940). IK-3 fighters' pilots of 6th FR provided fierce resistance during the Defence of Belgrade in 1941 April War (Petar Bosnić Coll via Ognjan Petrović)



Три нова помоћна авиона ВВ у 1940 (одозго на доле): Месершмит Ме-108 (Bf-109B-1 Taifun) Бр.782/Š-10 бели 1, 3. пилотска школа, аеродром Ниш (Станислав Џодзовић виа Предраг Миладиновић); Физелер Рода (Fi-156C-1 Storch) Бр. 802 бели 20, 701. ескадрила за везу, околина Врања, пролеће 1940, показна вежба (Milan Micevski Coll); Бикер Јунгман (Bü-131D-2 Jungmann) Бр. 431 бели 31, 1. пилотска школа, аеродром Панчево (МВ)

Three new auxiliary aircraft types of VV in 1940 (top to below): *Messerschmitt Me-108* (Bf-109B-1 Taifun) Br.782/Š-10 White 1, 3rd Pilot School, Niš airfield (Stanislav Džodžović via Predrag Miladinović); *Fieseler Roda* (Fi-156C-1 Storch) Br. 802 White 20, 701st Liaison Escadrille, Vranje vicinity, demonstrative exercise (Milan Micevski Coll); *Bücker Jungmann* (Bü-131D-2 Jungmann) Br. 431 White 31, 1st Pilot School, Pančevo airfield (AM)



Ловци Хокер Харикен I, аеродром „Београд“, 1940. године. У средини фотографије је Бр. 2310 бели X. Стандардни нискокрилни ловац Ваздухопловства војске 1938-41; увезено 24 (2 1937, 10 1938, 12 1940), „Змај“ произвео 24 (испоруке 1941); у Априлском рату опремали су 4. Ловачки пук (105, 106. и 108. ескадрилу) и 2. Ловачки пук (163. и 164. ескадрилу). Авион Бр. 2301 адаптиран на мотор ДБ 601 (означен са ЛВТ) као узор за могућу производњу у случају остваривања немачких испорука мотора (Библиотека града Београда)

Hawker Hurricane Mk.I fighters, "Belgrade" aerodrome, 1940. In the middle of photo can be seen Br. 2310 White X. Standard modern fighter type of Air Force (1938-41); Hawker-built Mk.Is imported from UK (two 1937, 10 1938 and 12 1940); 24 *Zmaj*-built (delivered in 1941); Hurricanes equipped 4th Fighter Regiment (105th, 106th and 108th Escadrille) and 2nd Fighter Regiment (163rd and 164th Escadrille) during April War. The first imported Hurricane (Br. 2301) modified to German DB 601Aa engine (designated as *LVT*) as sample for possible domestic production if German engine deliveries would be realized (Belgrade City Library)



Пуковска слава 6. ловачког пука, Београд, 2. август 1940. године. У првом плану (леви) пук М. Томић, изасланик Њ. В. Краља и бригадни ген Б. Мирковић, заступник команданта Ваздухопловства војске (Годишњак ЈВ 1941)

Regiment celebration of 6th Fighter Regiment, Belgrade, August 2nd, 1940. In the foreground (left) Col M. Tomić, emissary of H.M. King Petar II and Brigade Gen B. Mirković, representative of Air Force Commander (Yugoslav Aviation Yearbook 1941)



Ваздухопловни бригадни ген Боривоје Ј. Мирковић, командант Ваздухопловства војске 1940-1941 (виа Милош Милосављевић)

Air Force Brigade Gen Borivoje J. Mirković, Commander of Royal Yugoslav Air Force (VV) 1940-1941 (via Miloš Milosavljević)



Драгиша Цветковић, председник југословенске Краљевске владе (са шеширом) у разговору са ген М. Јанковићем. Мало иза и између њих, стоји пул М. Томић. У позадини се види владина Локид Електра YU-SDA ф. бр. 1139 (осми авион тога типа у Краљевини) са службеном заставом у прозору пилотске кабине. Фотографија је снимљена (највероватније) на аеродрому Ниш, 1940 (Историјски архив Ниш)

Dragiša Cvetković, Prime Minister of Royal Yugoslav Government (with hat) is talking with Gen M. Janković, Commander of Air Force. Slightly behind and between them, standing Col M. Tomić. In the background can be seen governmental Lockheed Electra YU-SDA c/n 1139 (the eighth aircraft of that type in the Kingdom) with official flag in the window of pilot's cabin. The photo was (most probably) taken at Niš aerodrome, 1940 (Historical Archive Niš)



Њ. В. Краљ Петар II Карађорђевић (кол. Александар Огњевић)
H.M. King Petar II Karadorđević (Aleksandar Ognjević coll.)



Њ. К. В. принц-регент Павле Карађорђевић (Годишњак ЈВ 1935)
H.R.H. Prince Regent Pavle Karadorđević (Yugoslav Aviation Yearbook 1935)