

Борис Циглић

# КРИЛА СРБИЈЕ



ЕДИЦИЈА  
ОТАЏБИНА



Борис Циглић

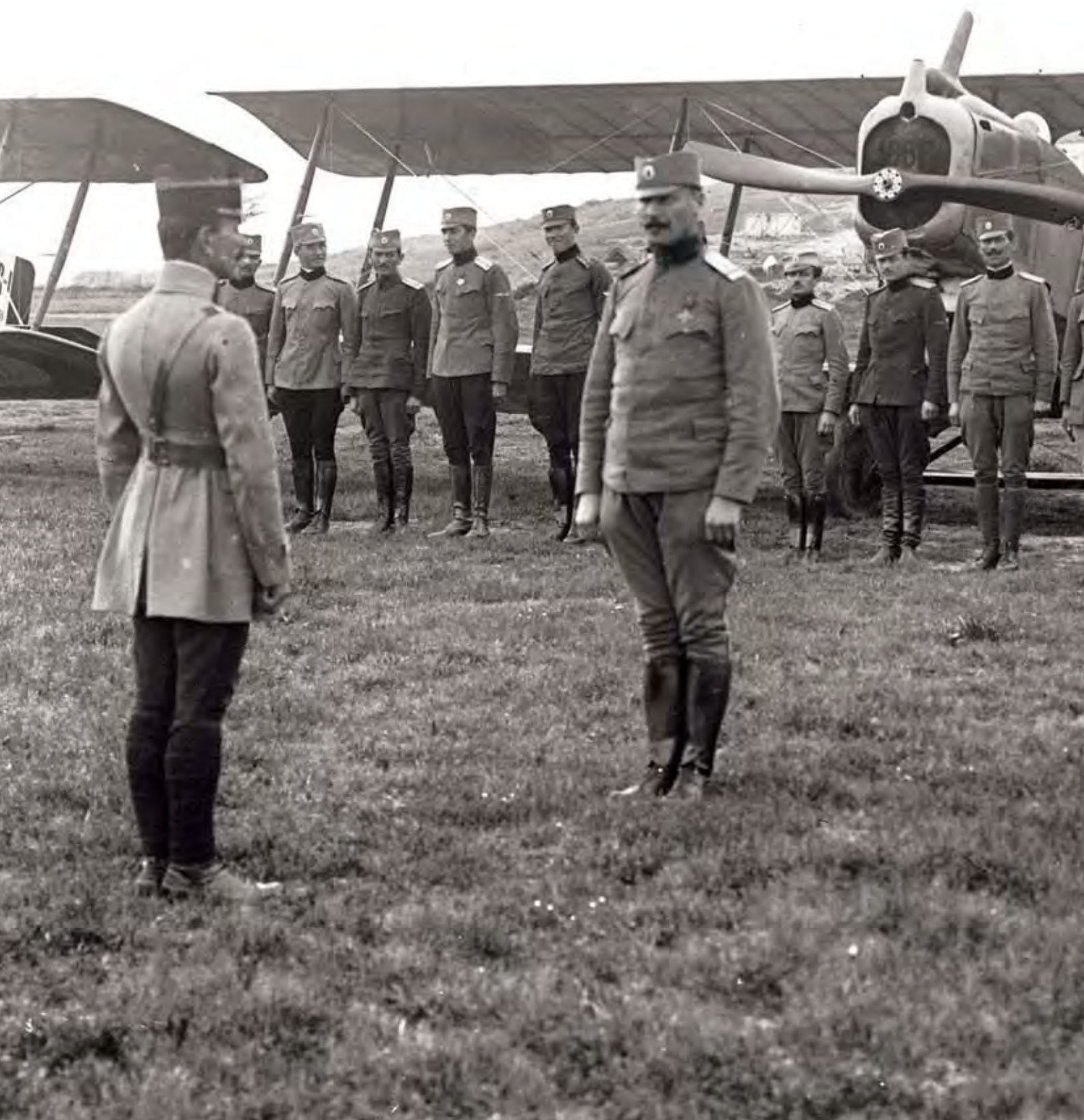
# КРИЛА СРБИЈЕ

ВАЗДУХОПЛОВНА  
КОМАНДА И АВИЈАТИКА  
СРПСКЕ ВОЈСКЕ

1912 – 1920

*in* finitas

Београд 2009.





Седмо поглавље

# НА ИСТОКУ НИШТА НОВО





Остаци Њепора X A2 N 734 у којем је при вежбању акробација 1. јуна 1917. погинуо наредник Александар Прокић.

Remnants of Nieuport X A2 N 734 in which adjutant Aleksandar Prokić perished whilst performing aerobatics on 1 June 1917.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Француски механичари поред слупаног Н 734. Годину дана раније, Рене Корнемон из ескадриле Н.387 пребацио је управо овим авионом у окупирану Србију четничког војводу Косту Миловановића-Пећанца.

French mechanics next to wrecked N 734. A year earlier, René Cornemont from escadrille N.387 used this very aeroplane to bring Chetnik Duke Kosta Milovanović-Pećanac into occupied Serbia.

(Историјски сервис министарства одбране / Service historique de la Défense)



## РОВОВСКА ВОЈНА

**Н**акон неуспешног покушаја пробоја на сектору Ветреник – Добро Поље – Соко у мају 1917. српска војска је попут осталих савезничких армија ангажованих на Солунском фронту прешла на стационарно, рововско ратовање. Шеснаест месеци ће проћи пре покретања следеће масовне операције. У међувремену су обе зарађене стране предузимале само мање акције локалног карактера, са ограниченим циљевима и без већег значаја. Све то имало је лошег утицаја на стање у трупи тако да је наступио период кризе у савезничким војскама на истоку. Општа ситуација проузроковала је и значајну ерозију борбеног духа у јединицама Српске авијатике. Притужбе на неефикасност авијације са првих борбених линија постајале су бројније, а војници у рововима све су чешће са неверицом посматрали како се на појаву једног непријатељског авиона неколико властитих окреће и удаљава ка позадини. Пад морала рефлектовао се и на, бар до тада, углавном коректне односе између француских и српских команди, официра и подофицира. Како је став Врховне команде био да је забрањена ма каква конфронтација са савезницима, сукоби су се увек решавали било извињенима и повиновањима француским командантима, било поступцима против непослушних, њиховом деградацијом, забраном напредовања, слањем на најопасније борбене положаје на фронту или затвором. Осећај неправде и горчине, изазиван оваквим дешавањима, само је додатно подривао ионако уздрману атмосферу. Ови проблеми остали су актуелни све до пробоја Солунског фронта, а њихове последице осећале су се до самог краја постојања Српске авијатике.

Непрекидно летење и ратовање, али и изложеност бројним болестима на фронту, почеле су да се дубоко одражавају на борбену готовост Српске авијатике. Ситуација је постала нарочито критична у ескадрилама Ф.524 и Ф.525 које нису располагале ни половином потребног летачког особља. Прилике је додатно отежавао долазак врло модерних немачких ловаца и брзих двоседа на источно ратиште чиме је компензована бројчана надмоћност савезника. Основни извиђачко-бомбардерски тип у наоружању српско-француских ескадрила био је безнадежно застарели Фарман Ф.40. Први примерци солидних двоседа Доран АР 1 постаће оперативни тек у јулу а повлачење Фармана окончано тек крајем године, кад су почели да пристижу и изузетни Брегеи XIV. Ситуација није била много боља ни са ловцима. Иако су са техничке стране Њепори XXIII и XXIV били мање-више равноправни са непријатељским ловцима Халберштат Д.II и Д.III, Фокер Д.II и Албатрос Д.III и Д.V, превагу је на страну Централних сила односила супериорнија тактика и изузетна пилотска обука.

Наредба мајора Витре о новој нумерацији ескадрила Српске авијатике ступила је на снагу 1. јуна. Тако је ескадрила Ф.382 пренумерисана у Ф.521, Ф.384 у Ф.522, Н.387 у Н.523, Ф.398 у Ф.524 и Ф.399 у Ф.525. Систем нумерације са почетним бројем 5 уведен је и за ескадриле Авијатике француске источне војске. Истог дана пре подне погинуо је наредник Александар Прокић из ескадриле Ф.398, у коју је прешао 9. маја. Приликом вежбања акробација његов Њепор Х Н 734 је на висини од 200 метара изненада изгубио брзину и срушио се у близини аеродрома Врбени. Потпоручник Михаило Маринковић постао је 12. јуна командир Њепорског одељења Врбени.

Њепор XII A2 N 734, ескадрила Ф.398,  
Вертекоп, јун 1917.

Nieuport XII A2 N 734, escadrille F 398,  
Vertekop, June 1917



Стални недостатак квалификованог српског особља довео је до избора нових кандидата за пилотску и извиђачку обуку. У пилотске школе у Француској 14. јуна послати су наредници Агатон Зарић, Миливоје Вукотић, Светозар Ђорђевић, Радисав Лазаревић и Јосиф Антуновић, наредници-ћаци Душан Стојановић, Драгош Адамовић, Светозар Животић, Драгољуб Митровић-Јанковић, Мирослав Крејчик, Душан Милојковић, Орестије Крстић, Сава Симић, Јован Шрепловић и Сергије Мариновић и поднаредници-ћаци Сава Микић, Миодраг Матић, Мића Пржуљевић, Атилије Распор и Ђорђе Мирковић. Овој групи је прикључен и редов албанске војске Али Хусеин. На пароброду Помпеа са њима су отпутовали и кандидати за извиђаче: капетани II класе Михаило Димитријевић и Милош Стаменковић, поручници Јеврем Симић, Михаило Живковић, Јован Д. Петровић и Душан Степановић, потпоручници Драгутин Савић, Станмир Живковић, Јован Црвенчанин, Александар Живковић, Никола Милетић, Јован Р. Петровић, Радомир Жуњић, Милан Пајић, Јаков Љотић, Лудвик Хлавати, Војислав Спужић, Милош Живановић, Димитрије Узунчевић и Владислав Сондермајер. Будући да је недостатак обучених извиђача у ескадрилама већ постао озбиљан, а да се повратак ове класе није очекивао пре краја године, на захтев Врховне команде од 30. јуна Министарски савет је одобрио да се изабере десет млађих официра са одговарајућим квалификацијама који би извиђачку обуку завршили у ескадрилама Српске авијатике. Одабрани кандидати, артиљеријски капетан I класе Матија Рајнић, пешадијски потпоручници Властимир Адамовић, Душан Павловић, Милорад Матејић, Јаков Ђорђевић, Петар Вукчевић и Јован Пламенац, резервни пешадијски потпоручници Миодраг Јеличић и Милош Дачин, и резервни артиљеријски потпоручник Душан Радовић упућени су почетком октобра у извиђачку школу у Тренажном центру Седес, где је обука могла да се спроведе далеко ефикасније него у оперативним јединицама.

Покушаји даљног извиђања 20. јуна са једним апаратом из ескадриле Н.523 завршио се због отказа мотора његовим слетањем ван аеродрома и оштећивањем. Четири дана касније потпоручник Александар Гибер је наследио поручника Леонса Касенува на челу ескадриле Ф.522.



Готово шест месеци након првог захтева за хитним повлачењем Фармана из службе, мајор Роже Витра је 29. јуна обавестио министарство рата да његова команда није у стању да обезбеди даљна извиђања а да је и тактичка подршка армијама упитна. Српској авијацији испоручена су од јануара свега четири Сопвит Сопа и исти број Дорана АР 1. Од ових је остао оперативан само један Соп који није био у стању да се попне изнад 2.600 метара, а Дорани нису могли да се користе док из Француске не стигну модификовани хладњаци и неки резервни делови. Наиме, ови авиони испоручени су са моторима Рено 150 КС (по свој прилици тип В8 Га) и малим хладњацима због чега су се мотори прегревали. Уградњом веће елисе решен је проблем прегревања али је тиме максимална брзина на висини од 3.000 метара смањена са 132 на 120 км/ч што је било у рангу са Фарманом Ф.40 (напредак ће уследити тек у лето 1917. са доласком верзије Дорана АР 1 А2 са мотором Рено В8 Ге од 190 КС, која је развијала брзину од 153 км/ч). Неколико употребљивих Њепора XII једва да је могло да досегне висину од 2.400 метара а и за то им је требао читав сат. Тако су преостали само Фармани а њима је требала снажна ловачка заштита за ма какав задатак. То је с друге стране спречавало једноседе Њепоре да извршавају друге дужности, попут лова и крстарења, пошто су сво време проводили у пратњи а што је доводило до рапидног трошења њихових мотора Ле Рон. Од обећаних појачања у форми ловаца Спад VII испоручена су свега два, а и са њима је било техничких потешкоћа, пре свега узрокованих лошим лепком за дрво који је рапидно губио своја својства под врелим сунцем истока. Застарелост и нестабилност Фармана Ф.40 поново је демонстрирана 6. јула кад је снажан ветар оборио једног из ескадриле Ф.525, послатог да врши коректуру артиљеријске ватре; аероплан је потпуно уништен а непознати извиђач је лакше контузован.



Њепор XXI Ц1 Н 2369, Њепорско одељење Врбени, Врбени, јун 1917.

Nieuport XXI C1 N 2369, Nieuport Detachement Vrbeni, Vrbeni, June 1917



Њепор XII A2 N 1755, ескадрила Ф.525,  
Врбени, јун 1917.

Nieuport XII A2 N 1755, escadrille F.525,  
Vrbeni, June 1917



Пилоти ескадриле Н.523 оборили су два непријатељска двоседа у јулу. Прво је 10. јула наредник Фернан Мењен оборио немачки ДФВ Ц.V. Пилот и извиђач побегли су са места краксе између села Ливада и Ошина, али су касније ухваћени на фронту француске 122. пешадијске дивизије. Једанаест дана касније поручник Миодраг Томић и наредници Шарл Мартен и Робер Молијен оборили су Албатрос Ц.VII из 34. летачког одреда.

#### Команда Српске авијатике

##### Шефу Обавештајног одсека Врховне команде

21. јула у 7.30 часова поручник Томић и наредник Молијен, на Монопласу Њепор од 120 коња и наредник Мартен, на Спаду, приметили су један непријатељски аероплан између Ливада и Капињана на 5000 метара висине.

Наредник Молијен напао га је први, затим поручник Томић и наредник Мартен; непријатељски аероплан гађао је много и почео да се окреће.

За време тих истовремених напада, делови непријатељског аероплана (хелиса и крила) одлетели су. Најзад је почео нагло да пада, увек окружен са наша три аероплана, који су га видели да се спустио у једну јаругу, лицем северу, на 10 километара југо-источно од Капињана.

Био сам да видим остатке аероплана који су авијатичари спалили, па побегли. Апарат је Албатрос, мотор Бенц 200 коњских снага, сличан ономе који је оборен 10. јула 1917. год.

Могоа сам констатовати трагове зрна, нарочито је једно пробило картер од алуминијума испод првог цилиндра.

22. јули 1917. год.

Бр.3268

Шеф Српске авијатике

мајор Роже Витра



Њепор XXIII Ц1 N 3546, ескадрила  
H.523, Вертекоп, јули 1917.

Nieuport XXIII C1 N 3546, escadrille  
N.523, Vertekop, July 1917



По принудном слетању код села Тодорци, источно од Суботског, поручник Рудолф Мартин и његов пилот наредник Хајнц Ленгхарт су авион запалили и упутили се ка властитим линијама, али су их српски војници ухватили следећег дана код села Извор. У то време у ескадрили H.523 су служили још мајор Драгомир Плећевић, као шеф српског особља, и капетан Александар Антић, пошто је потпуковник Петар Мирковић прешао на штапске дужности, а потпоручник Драгутин Стојковић био прекомандован у ескадрилу Ф.521.

Потпоручник Боривоје Попадић је 18. јула прекомандован у ескадрилу Ф.521 али је већ наредног месеца на властити захтев, незадовољан односом са француским старешинама, напустио авијатику и прешао у 1. пешадијски пук.

30. јула оборен је код Старовине Фарман Ф.40 шефа ескадриле Ф.525 капетана Пјера Перена де Бришамбоа и његовог брата поднаредника Жоржа Перена де Бришамбоа.

**I Српска Армија**  
**I Ваздухопловни сектор**  
**Ескадрила Ф.525**

**Врбени, 17. јула 1917. године**

**Извештај о извиђањима 17. јула 1917. године**

...

Пилот: капетан Перен

Одлазак у 6,45 часова

Осматрач: поднаредник Перен

Повратак:

Трајање 1,30 часова

Како се апарат био спустио доста ниско, да би извршио важан задатак фотографисања (у појединостима непријатељске одбране), био је погођен једним пешадијским зрном, које је проузроковало пан у мотору.

Пилот је био принуђен, да сиђе на земљу и у току свога брзог спуштања на врло ниској висини над линијама, те је апарат био обасут рафалном митраљеском ватром.

Резервоар је био проваљен и апарат се запалио у ваздуху. Но пилот је ипак успео, да се спусти на земљу позади првих линија. Особље на апарату остало је здраво, а сломљени апарат потпуно је уништен.

Одмах после овога непријатељска артиљерија управила је своју ватру на амбасман авиона.

Фотографски апарат и митраљез спашени су од пожара старањем осматрача.

**Прево,  
Капетан I класе,  
Вој. Павлићевић**

Нешто касније истог дана, током крстарења над Соколом отказао је мотор на Њепору XXIII потпоручника Михаила Маринковића, шефа Њепорског одељења Врбени. Пилот је принудно слетео код Бача при чему је његов апарат оштећен кад је упао у неке ровове.



Фарман Ф.40, ескадрила Ф.525,  
Врбени, јули 1917.

Farman F.40, escadrille F.525,  
Vrbeni, July 1917

Поднаредник Габријел Бонсержен је тешко повређен а механичар редов Маријус Сал је погинуо 2. августа, када се њихов Ф.40 срушио током пробног лета у авијатичарском парку у Микри; обојица су били припадници ескадриле Ф.525. Истог дана у парку је у удесу изгубљен и један Доран АР 1, али је пилот поднаредник Жозеф Грил из ескадриле Ф.522 прошао без повреда.

Потпоручник Михаило „Мишел“ Маринковић постављен је 7. августа за заступника командира ескадриле Н.523, до повратка одсутног поручника Марсела Тируена. Нови шеф Њепорског одељења Врбени постао је потпоручник Пејронтон. До смене на челу ескадриле Ф.521 дошло је 19. августа. Нови шеф постао је поручник Шаван де Далмаси, јер је капетан Марсел Кресо усмерио све своје напоре на вођење 1. ваздухопловног сектора. Два дана касније неуморна браћа Перен де Бришамбо поново су имала близак сусрет са смрћу.

#### **Команда Српске авијатике**

#### **Извештај команданта 1. ваздухопловног сектора**

#### **Шефу Обавештајног одека Врховне команде**

Капетан Перен отишао је са поднаредником митраљером Переном ради бомбардовања војних објеката у Разимбеју и понео 6 бомби.

У тренутку када је доспео над објектом у току бомбардовања Фарманов апарат изненада су напала (на висини од 600 метара) два врло брза непријатељска авиона, од којих је сигурно



један био биплас; авион је погођен са више зрна, од којих је једно сломило задњу средишњу катарку десне хелије (са експлозивним зрном). Друго једно зрно вероватно је погодило клип за спуштање бомби на бацачу бомби и покварило га.

Пилот је успео, маневришући апаратом, да га ослободи од напада непријатељских авиона, за које је време осматрач одговарао ватром, бранио се. Бомбардовање је извршено, бачено је 5 бомби, вероватно са добрим резултатом, 6. бомба је закачена на бацачу бомби.

Апарат је био врло лако бомбардован и погођен са више зрна распрскавањем. Тада је пилот окренуо свој апарат, да би се вратио у своје линије, но кад је доспео у предео окуке Црне, поднаредник Перен онда се окренуо, да врши осматрање око апарата и приметио је да се развија црвенкаст дим испод авиона: то је била 6. бомба која је остала закачена о бацач бомби и почела је да се пуши.

Чим је пилот о овоме обавештен, а да би избегао опасности при спуштању на земљу, одмах се спустио на врло ниску висину (око 30 метара) и тражио је место, где никога нема, како нико не би случајно био повређен. Маневрисао је са апаратом на све стране, покушавајући да изазове пад бомбе, док је његов пратилац вукао веома снажно за уже бацача бомби; напослетку, бомба се откачила и експлодирала је сасвим близу испод авиона.

Вихор од експлозије снажно је обухватио апарат, тако да се овај потпуно окренуо око самога себе. Десна крила морала су се сломити, авион је наопако пао и смрвио се у блато баруштине Црне.

Апарат је потпуно уништен (бр. 3401).

Пилот и митраљезац избачени су из авиона са силином.

Пилот је остао онесвешћен доста дуго и из баруштине га је извукао његов пратилац и указао му прву помоћ.

Капетан Перен погођен је једним малим парчетом зрна у доњу вилицу; зрно се је задржало близу лобање, у простору 'Ретро' Фаринжијен и није извађено. Има контузије по телу.

Поднаредник Перен повређен је митраљезом у трбух при паду и по ногама. Има врло јаке трбушне контузије.

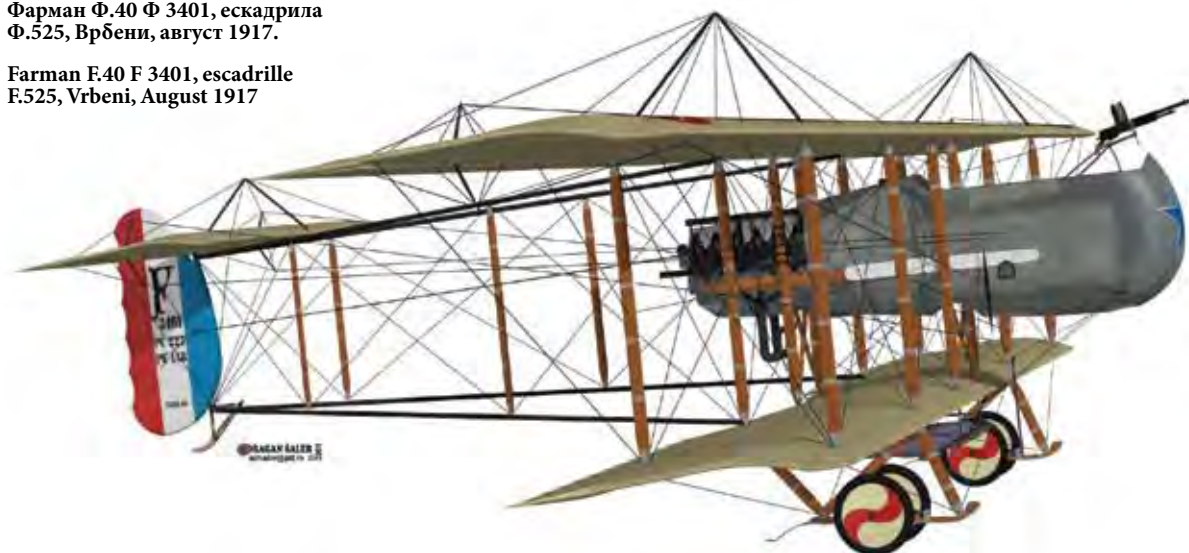
26. августа 1917.

Бр.437

Шеф Српске авијатике  
мајор Роже Витра

Фарман Ф.40 Ф 3401, ескадрила  
Ф.525, Врбени, август 1917.

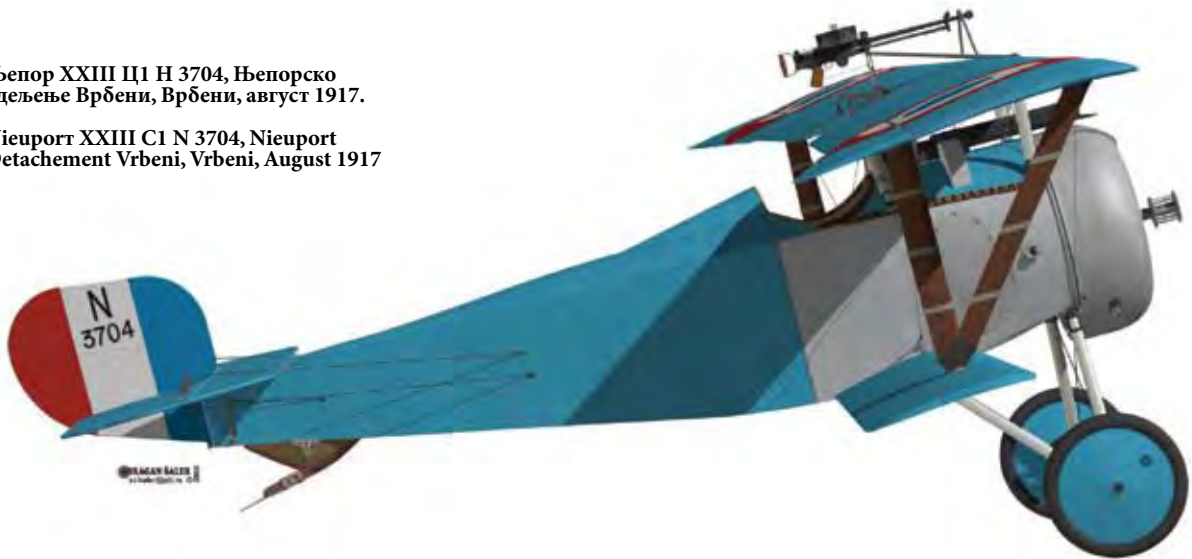
Farman F.40 F 3401, escadrille  
F.525, Vrbeni, August 1917



За новог шефа ескадриле Ф.525 постављен је поручник Жорж Лекок. Током извиђања између Сокола и Ветреника 23. августа бугарска противавионска артиљерија тешко је оштетила авион наредника Драгише Вујића, који се два дана раније вратио у ескадрилу Ф.524 после дужег лечења. Упркос 32 поготка он је успео да се врати на Врбени. Истог дана, француски пилот Терен из његове ескадриле је прошао без повреда мада му је авион потпуно уништен на слетању: узрок свему био је лом точка на полетању чега он, упркос бројним сигнаlima са земље, није био свестан. У дневнику наредника Станоја Мијатовића, припадника Шумадијске дивизије, забележено је да се један француски аероплан срушио 24. августа поред његовог логора, у близини аеродрома Седес. Оба члана посаде су погинула. Других података о овом догађају нема.

Њепор XXIII Ц1 N 3704, Њепорско одељење Врбени, Врбени, август 1917.

Nieuport XXIII C1 N 3704, Nieuport Detachement Vrbeni, Vrbeni, August 1917



Њепорско одељење Врбени је угашено 25. августа. Његово особље и опрема су подељени између ескадрила Ф.524 и Ф.525 у којима је, с друге стране, образовано по једно ловачко одељење. Наредник Синиша Стефановић је распоређен у ескадрилу Ф.525 али је врло брзо прекомандован у ескадрилу Н.523.

26. августа при повратку из напада на бугарски логор северно-западно од Доброг Поља и Кравице потпоручник Стеван „Брка“ Рајичевић је митраљирао траншеје, што је готово редовно чинио по обављеном задатку. Овај пут његов апарат је добио 14 непријатељских погодака, а шрапнели једне противавионске гранате погодили су директно у склоп горњих крила и готово их раздвојили.

Једном приликом, после бомбардовања непријатељских логора, спусти се Брка изнад Доброг поља и поче да митраљира ровове, али га Бугари дочекају и сав му апарат изрешетају, те је једва успео да се спусти на нашу страну.

- Где се спусти баш у жито?! – замери му неки чича с качкетићем, а Брка подвикну:
- Иди, Греко, бестрага...
- Ћути, бре, то је војвода Степа! – муну извиђач Брку, а он обеси брке.
- Оппростите, гос'ин војводо... – омуси се Брка и исприча своју борбу и пад.
- Добро је кад ви остадосте живи, а за апарат лакоћемо, – рече војвода.

**Светозар Ђорђевић**



Рајичевић и његов извиђач остали су неповређени а њихов авион је због тежине оштећења отписан.

У лето 1917. команда Савезничке војске истока је под окриљем реорганизације наметнула ревизију одлука из марта 1916. чиме је значајно ограничена аутономија Српске авијатике. Главни протагонисти овог плана били су ђенерал Морис Сарај и мајор Виктор Денен, чему су се регент Александар, Врховна команда и мајор Роже Витра оштро супроставили. Управо се Роже Витра непрекидно залагао за што већу аутономију Српске авијатике због чега је често имао неспоразуме и сукобе и са Сарајем и са Дененом. Одлуком француског министарства рата од 9. јуна, 10. августа је успостављена нова организација савезничке авијатике на истоку. Њу су чиниле три групације: Авијатика француске источне војске, Српска авијатика и Британски краљевски летачки корпус. Оне су директно потчињене Авијатици савезничких војски истока на чијем челу се нашао мајор Денен. Мада је изузимање ескадрила Ф.522 и Н.523 из директне надлежности Врховне команде и њихово прикључење 2. ваздухопловном сектору изазвало доста полемике, главни предмет спорења била је намера да се укине 403. авијатичарски парк и да се сва питања техничких служби и снабдевања пренесу на Велики парк у Солуну. Основна замерка српских власти била је да ће тиме Српска авијатика изгубити аутономију јер њен шеф неће имати право да издаје директне наредбе и користи средства којима располаже парк већ ће морати сваки пут кад му нешто буде требало да се обраћа шефу Авијатике француске источне војске.

У миљеу претњи, притисака, интрига, дипломатских преговора и прекршених договора, 27. августа укинута је 403. авијатичарски парк и одређено да се убудуће ескадриле 1. ваздухопловног сектора имају директно обрађати Великом парку у Солуну а ескадриле Ф.524 и Ф.525 Ешалон парку 1. ваздухопловног сектора под командом поднаредника Емила Делозана у Сакуљеу. Ипак, српска страна се одлучила да максимално искористи постојећи паралелизам структура Српске авијатике и Аеропланске ескадре, а као идеална структура за амортизовање удара показао се Ешалон парк. Српски пандан парка – Аероплански депо је преко Ешалон парка преузео добар део људских и материјалних ресурса старог парка и фактички наставио да врши његову дотадашњу функцију. Ове две формације су 13. септембра прешле са Микре на аеродром Вертекоп, где ће остати до краја рата.

Наредбом ђенерала Сараја од 28. августа смењени су непослушни мајор Витра и његови најближи сарадници, капетани Франсоа Тилан и Емил Про. Они су враћени у домовину и стављени на располагање министарству рата. Нови шеф Српске авијатике, капетан Жорфеј Ди Перие де Ларсан, преузео је дужност три дана касније. Капетан Леон Бретеј је постао нови командант 1. ваздухопловног сектора.

Током бомбардовања бугарских положаја на Добром Пољу и Кравичком Камену 30 августа шрапнел противавионске артиљерије тешко је ранио у груди митраљесца наредника Франсоа Гијота из ескадриле Ф.522. Пилот је вратио оштећени аероплан на Вертекоп, а Гијот је одмах отпремљен у болницу. Повреда је била тако тешка да је он касније демобилисан. Током извиђања 6. септембра дошло је до квара елисе на аероплану наредника Марсела Терао из ескадриле Ф.522, али је он успео да принудно слети на територију под контролом II армије. При повратку са крстарења 12. септембра шеф ескадриле Н.523 поручник Михаило Маринковић такође није имао среће: у фази слетања на Вертекоп његов аероплан се срушио, а он је тешко повређен.

Њепор XXIV Ц1 Н 4408, ескадрила  
Н.523, Вертекоп, септембар 1917.

Nieuport XXIV



Почетком октобра поручник Милутин Михаиловић је прекомандован у ескадрилу Ф.521. У исто време мајор Драгомир Плећевић је напустио ескадрилу Н.523, како би постао шеф српског особља у Тренажном центру Седес. Српски редови у овој ескадрили додатно су проређени 11. октобра. Током фотографисања положаја на линији Кожух – Конопиште – Градско – Неготин – Демир Капија Доран АР 1 ескадриле Ф.522 је добио директан погодак бугарске противавионске артиљерије код Градског. Авион је пао у пламену одневши у смрт pilota наредника Жозефа Грила и најискуснијег српског извиђача, капетана Александра Антића, који је овом приликом летео као испомоћ у ескадрили Ф.522.

До смене на челу Аеропланске ескадре дошло је 13. октобра. Капетан Јован Југовић је прешао у Дирекцију српске авијатике као официр везе са Врховном командом. Нови заступник команданта ескадре постао је потпуковник Петар Мирковић.

Током пробног лета на Врбену 14. октобра се срушио апарат ескадриле Ф.525 у којем је погинуо пилот наредник Андре Клемент Пасини, а механичар редов Марсел Моније задобио фрактуру вилице и бројне контузије.

Почетком јесени Врховна команда је одлучила да у долину Топлице пребаци резервног капетана II класе Јована Илића. Још током фебруара у Топлици је букнуо устанак против окупационих снага и до почетка марта устаници су контролисали широку територију између Расине, Копаоника, Јужне Мораве и Ђуниса, а веома активни су били и око Зајечара, Књажевца и Сврљига. Довлачењем већих војних снага, укључујући и употребу авијатике, и масовним репресалијама против цивилног становништва – побијено је преко 20.000 устаника и цивила а више десетина хиљада је интернирано – окупатори су до краја марта успели да слома тачке најјачег отпора, мада су мање устаничке групе наставиле са спорадичним борбама и током наредних месеци. По наредби Врховне команде, која није била упозната са намерама четничких вођа да подижу устанак нити је имала представу о томе шта се дешава на терену, капетан Илић је требао да ступи у везу са устаничким вођама и пренесе им инструкције да одмах обуставе све акције а чете распусте или сведу на најмању меру. Наредник Синиша Стефановић се добровољно јавио да изврши прелет, после којег би се вратио у Грчку.



### Писмо Александру Дероку написано у октобра 1917. у Врбуну:

„... Изгледа да ћу ускоро оставити фронт, као и целу српску булументу. Кроз 10-15 дана ћу ти моћи детаљније причати т.ј. ако успем?! У противном сећај ме се, и реци по каткад нашим друговима у Београду после рата, да је био један авијатичар, који је волео да ради и који је на раду завршио своју екзистенцију. Spreмам се за важну мисију за околину где је бугарског рата био аеродром. Ако не успем, ја ћу од једном порастати за 40 цм!!“

наредник Сениша Стефановић

Стефановић је 29. октобра 1917. са Илићем полетео бипланом Р.А.Ф. БЕ 2ц са аеродрома Корча. Приликом слетања на Шиловску косу недалеко од села Пусто Шилово, у близини Лебана, закачили су једно дрво услед чега се аероплан сломио и запалио. Остали су неповређени, али су њихов долазак приметили локални сељани, извесни Александар Милошевић и Радивоје Радосављевић, који су одмах узбунили бугарске окупационе власти. Организована је потера која их је врло брзо открила и ухапсила. Стефановић и Илић су спроведени у нишки затвор, где су подвргнути бестијалном мучењу. Прво је убијен капетан Илић, а нешто касније, претпоставља се почетком 1918, наредник Стефановић је обешен у нишкој тврђави (чиме се обистинила његова алузија из писма Александру Дероку). Сличну судбину касније је доживео и Милошевић којег су због овог издајства убили четници Драгутина Рајковића, док је Радосављевић мирно живео након рата упркос бројним захтевима Стефановићеве породице да му се суди за учињено недело. У време одласка у окупирану отаџбину Сениша Стефановић је имао је највећи борбени налет међу српским пилотима.

JOURS	DATE	EMPLAI DU TEMPS	DETAIL DES SERVICES AERIENS	HEURE	Hauteur moyenne	METRES
		Vale 29-6-17	June 29 1917	9h 15'		
29 juin		Service de réglage (Pilote attaché à court de nuit)		9h 15'	900	
1er juillet		Service de bombardement des sautoirments 3 km N-E de Vincennes		15h 15'	900	
"	4	Service de soutien et de liaison		15h 15'		
"	6	Service de réglage (reconnaitre)		15h 15'		

Пилотска књижица Боривоја Попадића

Flying log of Borivoje Popadić

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)





Француски авијатичари у Фарману Ф.40 ескадриле Ф.525 на аеродрому Врбени почетком лета 1917. На нос авиона уцртана је стилизована ловачка труба, врло слична амблему ескадриле Н.68 са Западног фронта.

French airmen in Farman F.40 of escadrille F.525 at Vrbeni airfield in early summer 1917. On its nose the stylised hunting horn has been drawn, very similar to the emblem of escadrille N.68 on the Western Front.

(Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Поломљени Фарман Ф.40 ескадриле Ф.525, по свему судећи као последица грубог слетања.

Broken Farman F.40 of escadrille F.525, possibly a consequence of a hard landing.

(Давид Мешин / David Méchin)



Снимак из ваздуха аеродрома Вертекоп. Уочљиво је више од двадесет авиона различитих типова.

Vertekop airfield photographed from the air. More than twenty aeroplanes of different types can be recognized.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Део аеродрома Врбени на којем је било смештено Њепорско одељење Врбени.

Corner of the Vrbeni airfield where Nieuport Detachment Vrbeni was located.

(Марио Хреља / Mario Hrelja)



Српско особље поред Фармана Ф.40 на чијем носу је симбол „јин-јанг“, ознака ескадриле Ф.503. За претпоставити је да се ради или о личном обележју неког од авијатичара или о апарату препуштеном Српској авијацији након што је ескадрила Ф.503 преоружана на Брегеје XIV.

Serbian personnel next to a Farman F.40 which carries the „yin-yang“ symbol on its nose, the marking of escadrille F.503. It can be assumed that it is either personal marking of an airmen or that the craft has been ceded to Aéronautique Serbe when escadrille F.503 began re-equipping with Breguets XIV.

(Колекција Шиме Оштрић / Šime Oštrić Collection)



Њепор XII А2 Н 1755 ескадриле Ф.525. Аероплан има прописана ескадрилска обележја - две косе црвене пруге на горњој страни крила и хоризонталну белу пругу на трупу.

Nieuport XII A2 N 1755 of escadrille F.525. Aeroplane carries prescribed escadrille markings – two red oblique stripes on wing upperside and horizontal white strip on the fuselage.

(Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Француска посада у кабини Н 1755 пред полазак на задатак. Почетком јуна 1917. ескадрила Ф.525 је имала на бројном стању седам Фармана Ф.40, по један Њепор X A2 и Њепор XII A2, девет пилота, 5 осматрача и 5 механичара-стрелаца; међу њима није било срба.

French crew in the cockpit of N 1755 stating on a mission. At the beginning of June 1917 escadrille F.525 had seven Farmans F.40, a single Nieuport X A2 and Nieuport XII A2, nine pilots, five observers and five mechanics-gunners on its strength; there were no Serbs among them.

(Колекција Шиме Оштрић / Šime Oštrić Collection)



Наредник Теодор Маршевал у кабини Њепора XXIII Ц1 Н 3704 Њепорског одељења Врбени.

Maréchal des logis Theodore Marcheval in the cockpit of Nieuport XXIII C1 N 3704 of Nieuport Detachement Vrbeni.

(Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Непознати пилот Њепорског одељења Врбени у кабини Н 3704.  
 Unknown pilot of Nieuport Detachement Vrbeni in the cockpit of N 3704.  
 (Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Наредник Синиша Стефановић испред свог скромног бивака на аеродрому Врбени. Своју столицу Стефановић је очигледно скинуо са неког расходованог Фармана.

Adjutant Siniša Stefanović in front of his modest bivouac at Vrbeni airfield. Stefanović obviously acquired his chair from some written-off Farman.

(Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Њепор XXI Ц1 Н 2369 из Њепорског одељења Врбени са китњастим црним бројем 13 на трупу.  
 Nieuport XXI C1 N 2369 of Nieuport Detachement Vrbeni which has picturesque black number 13 on the fuselage.  
 (Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Ловац Њепор полеће са аердрома Вертекоп у лето 1917.  
Nieuport fighter takes off from Vertekop in the summer of 1917.  
(Колекција Шиме Оштрић / Šime Oštrić Collection)



Пилот ескадриле Ф.525 поднаредник Гистав Жаилл поред аероплана Њепорског одељења Врбени. На Жаиловим грудима уочљив је Ратни крст са једном бронзаном звездом, која означава да је добио похвалу на нивоу пука или бригаде.

Pilot of escadrille F.525 sergent Gustave Jaillot in front of an aeroplane of Nieuport Detachement Vrbeni. Visible on his chest is Croix de Guerre with one bronze star, meaning he was commended on a regimental or brigade level.

(Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Српски механичари поред Њепора XXIV C1 ескадриле Н.523, који је очигледно имао неки удес будући да му је оштећен капотаж мотора и демонтирана крила. Први аероплани овог типа појавили су се на Солунском фронту у пролеће 1917.

Serbian mechanics next to Nieuport XXIV C1 of escadrille N.523, which obviously suffered some sort of accident, as his engine cowling is damaged and wings dismantled. First aeroplanes of this type appeared at Salonica Front in spring 1917.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Српски и француски официр разгледају ДФВ Ц.В оборен између села Ливада и Ошин 10. јула 1917.

French and Serbian officer examine DFW C.V shot down between the villages Livada and Ošin on 10 July.

(Колекција аутора / Author's collection)



Остаци истог авиона изложени испред Беле куле у Солуну. На његов реп је постављена табла на којој је на француском написано да се ради о апарату који је 11. јула (?) оборио поднаредник Мењен из ескадриле Н.523 Српске авијатике.

Remnants of the same airplane displayed in front of the Beaz tower in Salonica. A table with inscription in French that this aeroplane was shot down on 11 July (sic) by sergent Meignen from escadrille N.523 of Aéronautique Serbe is placed on its tail.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Лакши удес Фармана Ф.40 из ескадриле F.524 на летелишту Врбени. У даљини се види један Њепор XII А2.

Minor accident of Farman F.40 from escadrille F.524 at Vrbeni airfield. An Nieuport XII A2 is visible in the distance.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Гробље авиона на аеродрому Вертекоп у лето 1917: механичари скидају употребљиве делове са два Фармана Ф.40 ескадриле Ф.522, што се види по ескадрилској ознаци – белој косој пружи на гондолама. Леви аероплан је поред серијала Ф 3386 носио и црни ескадрилски број 5.

Aeroplane graveyard at Vertekop airfield in summer 1917: mechanics are dismantling usable parts from two Farmans F.40 of escadrille F.522, as disclosed by their escadrille markings – white oblique stripe on the gondola. Aeroplane on the left carries both the serial F 3386 and black escadrille number 5.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Српски војник показује правац из кој је долетео немачки Албатрос Ц.VII из 34. летачког одреда пре него што је пао источно од села Тодорци. Овај аероплан заједнички су оборили поручник Миодраг Томић и поднаредници Шарл Мартен и Робер Молијен 21. јула 1917. По правилу службе Француске војне авијатике сваком пилоту који је учествовао у обарању непријатељског аероплана признавана је пуна ваздушна победа док је ескадриле признавана једна победа. То је условљавало да се разликује број ваздушних победа које је постигла ескадрила и збир ваздушних победа њених пилота.

Serbian soldier is pointing in direction from which the German Albatros C. VII of FFA 34 arrived before falling down east of Todorci village. This aeroplane was jointly shot down by lieutenant Miodrag Tomić and maréchal des logis' Charles Martin and Robert Mollien on 21 July 1917. In accordance with official rules adopted by Aviation Militaire each pilot which participated in destruction of enemy aeroplane in air combat received a credit for full aerial victory while the escadrille received single victory. This enabled considerable difference between the total number of aerial victories scored by individual pilots and their units.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)





Поручник Рудолф Мартин и наредник Хајнц Ленгхарт у разговору са потпоручником Драгишом Стојковићем, тумачем у ескадрили Н.523.

Oberleutnant Rudolf Martin and Offizierstellvertreter Heinz Lenghardt in conversation with sous lieutenant Dragiša Stojković, an interpreter in escadrille N.523.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Српски авијатичари испред Дорана AP 1 A2 на Вертекопу.

Serbian airmen in front of an Dorand AR 1 A2 at Vertekop.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Поручник Миодраг Томић са својим механичарима испред Њепора XXIV Ц1 Н 4408 на Вертекопу. У хангару се види Спад VII Ц1 са прним ескадрилским бројем 10. Прва два ловца Спад VII Ц1 стигла су у Српску авијатику крајем пролећа 1917, и то у ескадрилу Н.523. Ипак, Њепори XXIII Ц1 и XXIV Ц1 су остали основни ловачки тип у наоружању ескадриле до лета следеће године.

Lieutenant Miodrag Tomić with his mechanics in front of Nieuport XXIV C1 N 4408 at Vertekop. Spad VII C1 with black escadrille number 10 is seen in the hangar. First two Spad VII C1 fighters were delivered to Aéronautique Serbe in late spring 1917, to escadrille N.523. However, Nieuports XXIII C1 and XXIV C1 remained the basic fighter type in the inventory of the escadrille until the next summer.

(Војни музеј / Military Museum)



Поручник Миодраг Томић у кабини ловца Њепор XXIII Ц1 наоружаног са два митраљеза: Викерс тип I синхронизован 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 полета по чему је уз Синишу Стефановића био далеко најактивнији српски пилот.

Lieutenant Miodrag Tomić in the cabin of Nieuport XXIII 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.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Два Њепора XXI Ц1, Сопвит Соп и Спад VII Ц1 ескадриле Н.523 на Вертекопу у лето 1917.

A pair of Nieuports XXI C1, an Sopwith Sop and an Spad VII C1 of escadrille N.523 at Vertekop in the summer of 1917.

(Александар Смиљанић / Aleksandar Smiljanić)



Наредник Синиша Стефановић у кабини Њепора XXI Ц1 јула 1917.

Adjutant Siniša Stefanović in the cockpit of Nieuport XXI C1 in July 1917.

(Центар за војно-научну документацију и информације / Centre for Scientific Military Documentation and Informations)



Стефановићев Њепор XXI Ц1 на трупу има насликану стилизовану птицу од папира – јапански оригами.

Stefanović's Nieuport XXI C1 carries a stylized paper bird – Japanese origami on the fuselage.

(Центар за војно-научну документацију и информације / Centre for Scientific Military Documentation and Informations)



Синиша Стефановић у кабини свог Њепора XXI Ц1 спреман за задатак.

Siniša Stefanović in the cockpit of his Nieuport XXI C1 is ready for combat.

(Марио Хреља / Mario Hrelja)



Непријатељ: Роланд Д.ИИ из 2. аеропланског одељења на аеродрому Удово у лето 1917. Бугарска авијатика је располагала са шест ловаца овог типа али су кичму ловачке авијације Централних сила на Солунском фронту чиниле 25. и 38. ловачка ескадрила.

The enemy: Roland D.II of 2. Aeroplane Detachment at Udovo airfield during summer 1917. Bulgarian aviation operated six fighters of this type but the backbone of Central Power's fighter aviation on Salonica Front was made of Jasta 25 and 38.

(Димитар Недиалков / Dimitar Nedialkov)

Српски авијатичари из ескадриле Ф.524 испред Дорана АР 1А2 АР 1874 у лето 1917. У позадини у хангару са десне стране се види један Фарман Ф.40.

Serbian airmen of escadrille F.524 in front of Dorand AR 1A2 AR 1874 in summer 1917 at Vrbeni. Single Farman F.40 is visible in the distant hangar on the right.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Тежак удес Фармана Ф.40 ескадриле Ф.522 на Вертекопу у лето 1917.

Serious crash of an Farman F.40 of escadrille F.522 at Vertekop in summer 1917.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)





Фарман Ф.40 и Доран АР 1 А2 из ескадриле Ф.521 и три ловачка Њепора из ескадриле Н.523 на Вертекопу у лето 1917.

An Farman F.40 and an Dorand AR 1 A2 of escadrille F.521 and three Nieuport fighters of escadrille N.523 seen at Vertekop in the summer of 1917.

(Колекција аутора / Author's collection)



Александар Дероко, на служби у штабу капетана Франсоа Тилана, шефа 1. ваздухопловног сектора, испред ловца Њепор. После рата Дероко је завршио студије архитектуре и уметности и постао један од најзнаменитијих српских интелектуалаца двадесетог века.

Aleksandar Deroko, serving in headquarters of capitaine François Tulasne, chief of 1ère Secteur Aéronautique Serbe, in front of an Nieuport fighter. After the war Deroko finished studies of architecture and art and became one of the most prominent Serbian intellectuals of the XX century.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Њепори XXIII C1 ескадриле Н.523 на Вертекопу крајем лета 1917. На корену упорнице десног крила аероплана Н 3546, са црним ескадрилским бројем 2 на трупу, окачен је плишани меда, амајлија његовог пилота.

Nieuports XXIII C1 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.

(Колекција Шиме Оштрић / Šime Oštrić Collection)



Ваздушни снимак платоа Раменице који су 30. јула 1917. снимили авијатичари ескадриле Ф.525.

Aerial photo of Ramenica plateau shot by aviators of escadrille F.525 on 30 July 1917.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Истом приликом снимљене су и траншеје код Градешнице.

Trenches near Gradešnica photographed on same flight.

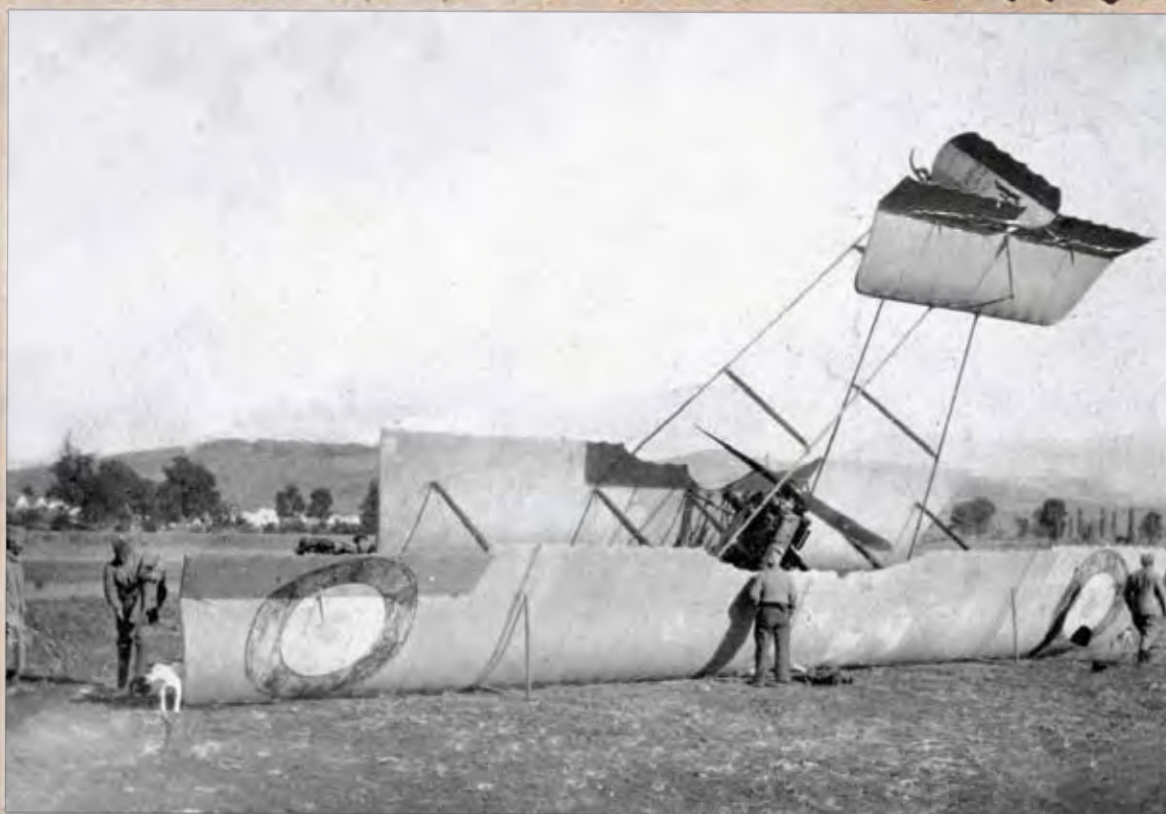
(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Механичар завршава фарбање ознаке на вратима аутомобила Српске авијатике.

Mechanic has just finished the paint job on the doors of an car of the Aéronautique Serbe.

(Александар Смиљанић / Aleksandar Smiljanić)



Удес Фармана Ф.40 Ф 3051 на аеродрому Врбени у лето 1917.

Accident of Farman F.40 F 3051 at Vrbeni airfield in the summer of 1917.

(Историјски сервис министарства одбране / Service historique de la Défense)



Земаљски персонал ескадриле Ф.521 окупљен око једног од првих Дорана АР 1 А2 који тек што се вратио са задатка на аеродром Вертекоп.

Ground crews of escadrille F.521 gathered around one of the first Dorands AR 1 A2 which just returned from a sortie to Vertekop airfield.

(Историјски музеј Србије / Historical Museum of Serbia)

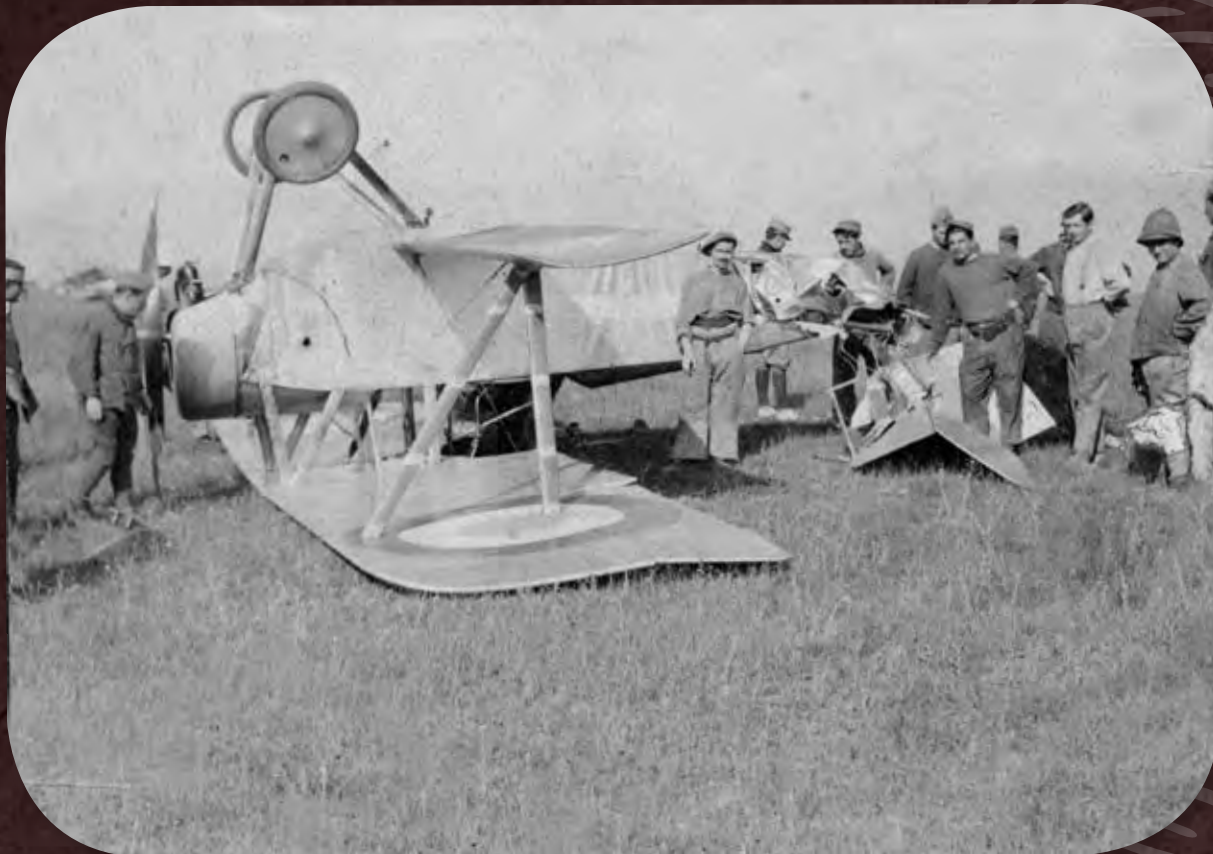


Синиша Стефановић (први с лева) са својим колегама из Њепорског одељења Врбени испред Њепора XXI Ц1. У позадини, са десне стране, види се његов апарат.

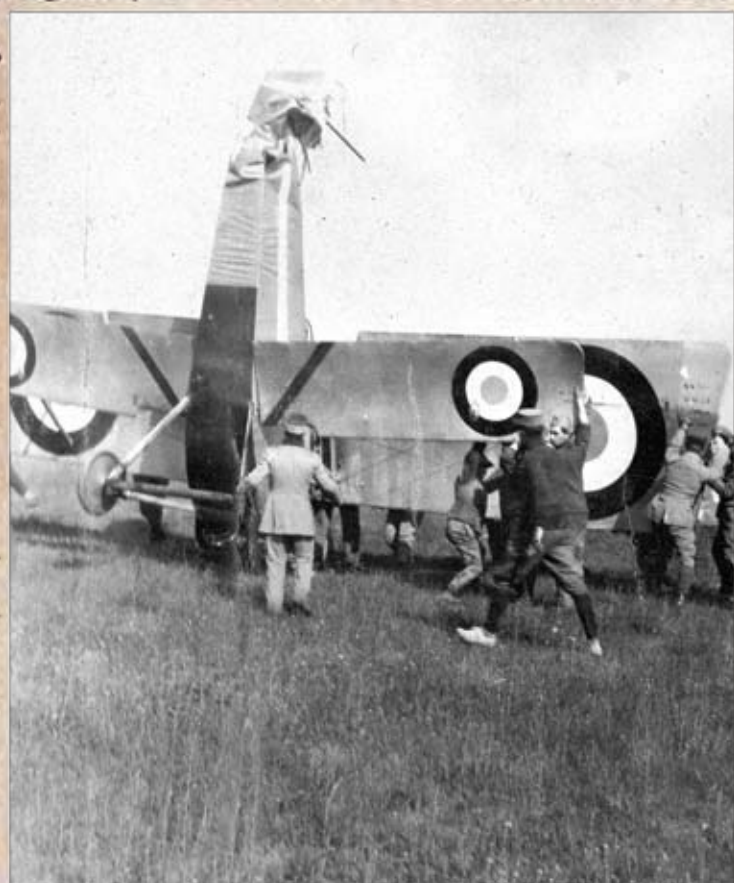
Siniša Stefanović (first from the left) with his colleagues from Nieuport Detachment Vrbeni in front of an Nieuport XXI C1. Seen behind on the right is his apparatus.

(Давид Мешин / David Méchin)





Преврнут и са уништеним репом, Њепор XII А2 ескадриле Ф.525 на Врбену.  
Flipped over and with its tail shattered, Nieuport XII A2 of escadrille F.525 at Vrbeni.  
(Давид Мешин / David Méchin)



Механичари исправљају преврнути Њепор XII А2. Оштећења оваквог интензитета поправљана су у Ешалон парку без потешкоћа.

Mechanics align the overturned Nieuport XII A2. Damage of this magnitude was repaired at Echelon Parc with ease.

(Давид Мешин / David Méchin)



Непознати српски трећепозивац,  
на служби у ескадрили Ф.525.

Unknown Serbian soldier of  
the third call-up, on duty with  
escadrille F.525.

(Колекција Лорен Винер /  
Collection Laurent Winer)



Уништени Фарман Ф.40 Ф 3401 браће Бришамбо у мочвари Црне реке. Рупа у  
вегетацији са десне стране разоткрива место где је пала и експлодирала бомба  
која је и оборила апарат.

Crashed Farman F.40 F 3401 of Brichambault brothers in the marshes of Crna river.  
The hole in the vegetation on the right side uncovers the spot where the bomb,  
which brought the apparatus down, has fallen and exploded.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military  
Aviation)



Врбени 23. августа 1917: Срби и Французи, припадници земаљског ешалона ескадриле Ф.525 испред ескадрилског  
аутомобила спремни за пут до Црне реке.

Vrbeni, 23 August 1917: Serbs and Frenchmen, members of escadrille F.525 ground echelon, in front of unit's automobile ready for  
a journey to Crna river.

(Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Наредник Теодор Маршевал посматра потпуно смрскани Фарман Ф.40 Ф 3286 на аеродрому Врбени у лето 1917.

Maréchal des Logis Theodore Marcheval looking at completely smashed Farman F.40 F 3286 at Vrbeni airfield during the summer of 1917.

(Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Срећна француска посада позира поред остатака Фармана Ф.40 Ф 3286 из којег се извукла без повреда.

Lucky Frech crew in front of the remnants of Farman F.40 F 3286, from which it escaped without injuries.

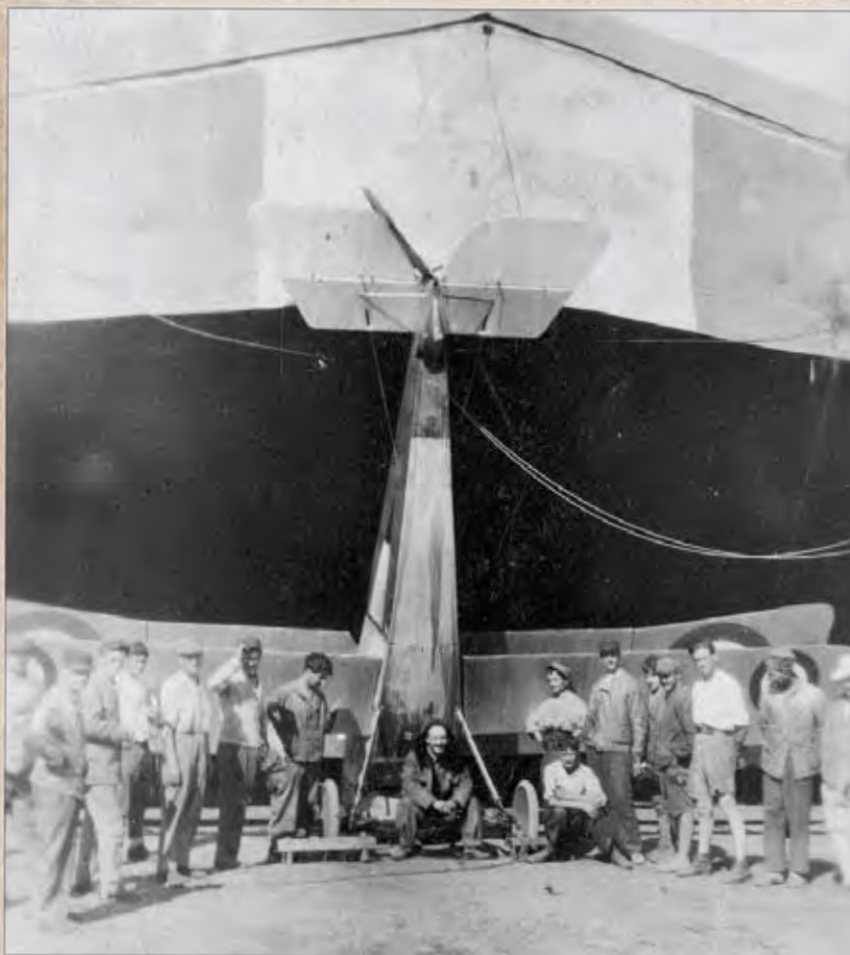
(Историјски сервис министарства одбране / Service historique de la Défense)



Група фотографија механичара ескадриле Ф.525.

Group photo of the mechanics of escadrille F.525.

(Историјски сервис министарства одбране / Service historique de la Défense)



Лакши удес Непора XXIII Ц1  
Непорског одељења Врбени у  
лето 1917.

Minor accident of an Nieuport  
XXIII C1 of Nieuport Detachment  
Vrbeni in summer 1917.

(Историјски сервис  
министарства одбране / Service  
historique de la Défense)



Иста скупина на одредишту, поред уништеног Ф 3401 са којим су се два дана раније срушила браћа Пјер и Жорж Перен де Бришамбо.

The same group at its destination, next to a wrecked F 3401 in which brothers Pierre and Georges Perrin de Brichambault crashed two days earlier.

(Колекција Лорен Винер / Collection Laurent Winer)



Септембар 1917: припадници ескадриле Ф.522 поред Дорана АР 1 А2.

September 1917: members of escadrille F.522 next to a Dorand AR 1 A2

(Албин Денис виа Давид Мешин / Albin Denis via David Méchin)



Поручник Луј Франсоа Рено, командир ескадриле Ф.524, и шеф 1. ваздухопловног сектора Српске Авијатике, ветеран са Западног фронта, капетан Леон Бретеј на аеродрому Врбени. Иза њих, трећи с лева је поручник Живорад Петровић, шеф српског особља у ескадрили Ф.524.

Lieutenant Louis François Renaud, chief of escadrille F.524, and Western Front veteran and the head of 1ère Secteur Aéronautique Serbe, capitaine Léon Bretey at Vrbeni airfield. Behind them, third from the left is lieutenant Zivorad Petrović, chief of Serbian personnel in escadrille F.524.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Наредник Гастон Жакилард, пилот у ескадрили Н.523, испред Њепора XXIV Ц1 са црним ескадрилским бројем 8.

Maréchal des logis Gaston Jacquillard, pilot of escadrille N.523, in front of Nieuport XXIV C1 with black escadrille number 8 on fuselage.

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Непознати француски пилот (лево) и Миодраг Томић са механичарима поред Њепора XXI Ц1 ескадриле Н.523 на аеродрому Вертекоп у јесен 1917.

Unknown French pilot (left) and Miodrag Tomić with mechanics next to a Nieuport XXI C1 of escadrille N.523 at Vertekop airfield during the autumn of 1917.

(Војни музеј / Military Museum)

## ВРЕМЕ ПРЕОКРЕТА

**Т**оком октобра, иако се број оперативних апарата није значајно мењао – у просеку их је било нешто више од 50 – дошло је до значајног смањења броја налета у ескадрилама Српске авијатике, а тај тренд је настављен током предстојеће зиме. Са око 400 борбених летова у летњим месецима бројке су се спустиле на једва преко 200. Поред лоших временских прилика и недостатка бензина, разлог томе вероватно треба тражити и у кризи која је прожимала савезничке снаге на истоку. Након значајних успеха у ваздушним борбама са савезничким ваздухопловима током октобра, кулминација надмоћи немачких ловаца на Солунском фронту уследила је у новембру, током којег је оборено више од десет авиона и балона, а бар још толико је оштећено. Тежина ових губитака најјасније се може сагледати кроз чињеницу да су савезници на целом фронту располагали са укупно око 170 авиона и неколико балона. У тим борбама изгубљено је и неколико Дорана АР 1 Српске авијатике. Прво је 14. новембра рањен у ногу потпоручник Пол Лапејр из ескадриле АР.522, али он је успео да врати авион на Вертекоп упркос 42 поготка из непријатељских митраљеза. Следећег дана на положаје 1. пешадијског пука код Зовича, након борбе са немачким ловцем, у пламену се срушио аероплан ескадриле АР.524 при чему су наредник Рене Мари ле Питансије де Монтињи и механичар наредник Жан Луј Кошене погинули. У близини Бешишта у ваздушној борби рањен је механичар каплар Аристид Рејдел из ескадриле АР.525, али су зато шеф његове ескадриле капетан Жорж Лекок и механичар редов Жил Шеми забележили редак успех оборивши немачки аероплан који се срушио иза непријатељских линија. Два Дорана АР 1 из ескадриле Ф.522 у пратњи једног Спада VII су послати 20. новембра у даљно извиђање по итинереру Кожух – Кожиско – Удово – Градец – Удово – Вардарска долина до Ђевђелије – долина Љумнице – Осен. Формацију је између Удова и Ђевђелије напало неколико немачких ловаца и код села Пардубице поручник Ото Шплитгербер из 38. ловачке ескадриле је оборио АР 1 поднаредника Сава Вукотића и Пјера Кодија, при чему су обојица погинули. До своје смрти Вукотић је извршио око 50 ратних задатака на Солунском фронту. Посмртно је унапређен у чин потпоручника. Суморни новембар окончан је принудним слетањем ловачког Њепора ескадриле Н.523 код Капињана последњег дана у месецу, при чему му је сломљена елиса и разлупана оплата мотора; удес је узроковао отказ мотора.

Доран АР 1 А2 АР 1871, ескадрила Ф.521,  
Вертекоп, октобар 1917.

Dorand AR 1 A2 AR 1871, escadrille F.521,  
Vertekop, October 1917





Једини погинули немачки пилот ловац на истоку током новембра био је потпоручник Рудолф фон Ешвеге, чији је Албатрос Д.ІІІ разнет у ваздуху када су припадници 17. балонске секције краљевског летачког корпуса 21. новембра са земље детонирани експлозив смештен у корпусу балона који је он напао. Ешвеге је са 20 ваздушних победа био највећи немачки ас на истоку, а његова погибна показатељ се као тренутак преокрета. Врло брзо немачким ловцима почели су да се супростављају нови, озбиљни противници у виду британских ловаца Р.А.Ф. СЕ 5а и француских Спадова VII, као и изузетни двоседи Бреге XIV, од којих су први примерци стигли у Српску авијатику током децембра. Иако су немачки ловци до краја рата остали изузетно опасни супарници који су много чешће излазили из дуела као победници него као поражени, квалитет новог ваздухопловног материјала и бројчана надмоћ трајно су однели превагу у ваздуху на савезничку страну.

Управо са једним од нових Брегеа XIV су Луј Ноел и Драгутин Стојковић 10. децембра извршили најдубљи продор у непријатељску позадину до тада, до Скопља.

**Депеша, 27. XI / 10. XII 1917.**

**Водена**

**Шефу Обавештајног одсека**

**Врховне Команде**

**Извештај за 27. новембар**

Еск.521 – Даљно извиђање (пилот потпоручник Ноел, извиђач потпоручник Стојковић. Итинерер: Вертекоп – Кавадар – Криволак – Градско – Велес – Скопље – повратак истим путем. Нису примећени на путевима никакви покрети. Три воза на железничкој прузи између Скопља и Велеса правцем југу и воз јужно од Велеса правцем југу. На железничкој станици у Скопљу два или три воза. На железничкој станици у Велесу један воз. У Градском три воза. Снимљени Виничани (северно од Градског), Градско и Велес. Сусрет са четири непријатељска апарата над Скопљем, борба са једним од њих. Извиђање било јако отежано морем облака у долини Вардара.

**Шеф Српске авијатике**

**Шеф, капетан**

**Бр.118**

**Ди Перие де Ларсан**

Током новембра поручник Тадија Сондермајер из ескадриле АР.521 је оболео од маларије и упућен је на опоравак у Француску. Сондермајер је претходно, током лета 1917. завршио пилотску обуку у 403. авијатичарском парку и Тренажном центру Седес, за шта му је 12. септембра додељен француски војни брвет. Истог месеца је и капетан Драгољуб Благојевић упућен на боловање са којег се вратио у ескадрилу АР.521 десет месеци касније. Између 1. маја и 29. октобра 1917. извршио је 59 борбених летова; томе ће додати још 4 у септембру 1918.

Крајем године ескадриле Српске авијатике значајно су појачане приливом квалификованог српског особља. Група подофицира упућених у пилотске школе у Француској у јуну вратила се на Солунски фронт већ у октобру. Како у Француској нису завршили школовање до краја, за њих је организован додатни курс у Тренажном центру Седес, пре него што су почетком децембра први међу њима распоређени у ескадриле. Половином октобра у оперативне јединице почели су да стижу и припадници друге класе извиђача, који је завршили обуку у Француској. Иако је било планирано да пре повратка у Грчку ови извиђачи стекну борбена искуства на Западном фронту, због неспоразума са српским војним властима у Француској до тога није



дошло. Следећег месеца прикључили су им се и извиђачи треће класе који су школовани у Седесу од 5. октобра до 18. новембра. Из ових група у ескадрилу AP.521 распоређени су пилоти Радисав Лазаревић, Душан Милојковић, Орестије Крстић, Драгош Адамовић, Јосиф Антуновић, Јован Шрепловић, Миливоје Вукотић, Сергије Мариновић, Атилије Распор, Сава Микић, Мића Пржуљевић и Ђорђе Мирковић, и извиђачи Матија Рајнић, Јеврем Симић, Станимир Живковић, Михаило Живковић, Милош Живановић, Владислав Сондермајер, Душан Радовић и Душан Павловић. У ескадрилу AP.522 послати су извиђачи Јован Д. Петровић као шеф особља, Јован Црвенчанин, Михаило Димитријевић, Никола Милетић, Александар Живковић, Јован Пламенац, Милорад Матејић, Милош Дачин и Властимир Адамовић, а у Н.523 пилот Светозар Ђорђевић. У ескадрилу AP.524 распоређен је пилот Драгољуб Митровић-Јанковић и извиђачи Драгутин Савић, Војислав Спужић, Радомир Жуњић и Петар Вукчевић, а у AP.525 пилоти Агатон Зарић и Душан Стојановић и извиђачи Јаков Љотић, Милан Пајић, Јаков Ђорђевић, Јован Р. Петровић, Димитрије Узунчевић, Лудвик Хлавати и Миодраг Јеличић. Сава Симић је враћен у своју стару команду.

Међу новопрстиглим авијатичарима први „блиски сусрет са смрћу“ доживео је поднаредник Сава Микић 25. новембра.

„Први мој лет на аеродрому у Вертекопу одмах по доласку у ескадрилу био је драматичан и замало се није завршио и по мене катастрофално. Један француски поручник пилот позвао ме да седнем у његов авион да направимо један круг до фронта и натраг. Нисам могао одбити његов позив и сео сам са њим у авион без све летачке опреме, само са једном топлим подебљом козјом бундом. Подигли смо се, сећам се, у правцу железничке станице и угледао сам станицу и огромне наслаге – брда од муниције и ратног материјала, јер је то била база снабдевања II српске армије и наше ескадриле. Авион се подигао на више од 300 метара, па је почео да чеврда непотребне вираже. Ништа нисам разумео и само сам осетио један муњевит тресак и облила ме врућа крв која је врела из главе и уста. Пали смо на земљу са упаљеним мотором и дубоко се зарили у њу. Срећом, мотор се угасио и ми смо лежали рањени и искрвављени све док са аеродрома нису дошли и извадили нас из рушевина. Мене су пренели у енглеску пољску болницу, а француски поручник пилот, који је, како сам доцније сазнао, био теже рањен, био је одмах пренет возом за болницу у Солуну где је подлегао ранама. Редак је случај и изузетна моја срећа те се мотор при паду није упалио, иначе бих и ја погинуо. У енглеској болници сам се тек мало прибрао после неге коју су ми лекари и болничарке пружили. Имао сам малу рану на потиљку, затим угруван грудни кош, пребијену леву вилицу и пет избијених зуба, због чега патим и данас. Неколико дана енглеске болничарке храниле су ме на канилу док полако кашасте ствари нисам почео да гутам и брзо се опоравио.“

**Сава Микић**

Микићев пилот био је заправо наредник Марсел Јозеф Тампије и умро је у току истог дана.

Добра попуњеност јединица омогућила је да поједини српски авијатичари буду упућени на обуку за балонисте. Тако су током новембра у 35. балонску чету Авијатике француске источне војске у Седесу упућени поднаредници Десимир Атанацковић и Лука Кнежевић из Аеропланског депоа, а по свој прилици и потпоручник Драгутин Јовановић (некадашњи припадник Балонског одељења а тада на служби у 2. пионирској чети Вардарске дивизије). Крајем јануара 1918. у



исту чету упућен је и потпоручник Јаков Ђорђевић, а за њим и капетан Милош Стаменковић и потпоручник Лудвик Хлавати. Подаци о њиховој обуци и евентуалном ангажовању као балониста су оскудни, али се зна да се Ђорђевић убрзо вратио у ескадрилу AP.521, а доцније и Хлавати. Нешто касније Врховна команда је поднела званичан захтев да јој се додели једно балонско одељење које би било ангажовано на фронту код Флоке. Мајор Денен, шеф Авијатике савезничких војски истока, крајем марта је одбацио тај захтев уз образложење да су постојеће две француске балонске чете на Солунском фронту недовољно опремљене и неопходне на француском делу фронта, као и да је планински терен на српском сектору крајње неподесан, како за само осматрање из балона тако и за њихово подизање.



Пилотска легитимација Саве Микића

Identity document of Sava Mikić

(Музеј југословенског ратног ваздухопловства / Museum of Yugoslav Military Aviation)



Boris Ciglić

# WINGS OF SERBIA

AVIATION  
COMMAND & AÉRONAUTIQUE  
DE L'ARMÉE SERBE

1912 - 1920

*in* finitas

Belgrade 2009

# ALL QUIET ON THE ORIENT FRONT

## TRENCH WARFARE

After failed attempt of break-through at Vetrenik – Dobro Polje - Soko front sector in May, Serbian Army switched to stationary, trench warfare as did the other allied armies at Salonica Front. Sixteen months will pass before the next massive operation. In the meantime both warring parties undertook only small-scale actions of local character, with limited objectives and without much significance. It all reflected badly on the troops and opened a period of crisis among the allied armies in the Orient. The all-round state of affairs lead to significant drop of esprit de corps within the units of the Aéronautique Serbe as well. Complains from the first combat lines about the unefficiency of the aviation became more frequent, as the soldiers in the trenches more and more often watched, in disbelief, several of their own aeroplanes turning and departing at the appearance of a single enemy apparatus. The fall in morale also reflected on, at least until then, principally correct relations between French and Serbian commands, officers and NCO's. As High Command adopted the policy forbidding any sort of confrontation with the allies, all conflicts were resolved either with apologies and subjugations to French commanders, or with proceedings against the mischievous, their degradation, ban on promotions, sending to the most dangerous battle stations on the frontier or imprisonment. The feeling of injustice and bitterness, generated by such appearances, only undermined the already staggering atmosphere even deeper. These problems remained existent until the breach of the Salonica Front and their consequences were felt until the disbandment of Aéronautique Serbe.

Continuous flying and battling, as well as the exposure to numerous diseases on the frontier, began to make a great impact on the combat readiness of the Aéronautique Serbe. The situation was especially critical in escadrilles F.524 and F.525 which didn't have on their strength even a half of the airmen required. The arrival of modern German fighters and fast biplanes which compensated for the allied numerical superiority on the Orient Front made the circumstances even worse. The main recce type in the inventory of Franco-Serbian escadrilles was the helplessly outdated Farman F.40. First models of the solid Dorand AR 1 two-seaters would become operational only in July and the withdrawal of Farmans ended only at the end of the year, when excellent Bréguet XIV began arriving as well. The situation wasn't much better with fighters either. Technically, Nieuports XXIII and XXIV were more or less equal with enemy types like Halberstadt D.II and D.III, Fokker D.II and Albatros D.III, however the ballance shifted to the other side for its superb tactics and exceptional pilot training.

On 1 June a new enumeration of Aéronautique Serbe escadrilles was put in force on orders of chef de bataillon Vitrat. So the escadrille F.382 has become F.521, F.384 switched to F.522, N.387 to N.523, F.398 to F.524 and F.399 to F.525. A designation system beginning with 5 was introduced in escadrilles of the Aéronautique de l'Armée Orient as well. In the morning of that very day adjudant Aleksandar Prokić of escadrille F.398, where he was transferred on 9 May, was killed. Whilst practising aerobatics



his Nieuport X N734 suddenly lost speed at the height of 200 meters and crashed near Vrbeni airfield. On 12 June sous lieutenant Mihailo Marinković became the chief of Nieuport Détachement Vrbeni.

Permanent shortage of qualified Serbian cadre lead to selection of new candidates for the pilot and observer training. On 14 June adjudants Agaton Zarić, Milivoje Vukotić, Svetozar Đorđević, Radisav Lazarević and Josif Antunović, adjudants-écoliers Dušan Stojanović, Dragoš Adamović, Svetozar Životić, Dragoljub Mitrović-Janković, Miroslav Krejčik, Dušan Milojković, Orestije Krstić, Sava Simić, Jovan Šreplović and Sergije Marinović, and sergents-écoliers Sava Mikić, Miodrag Matić, Mića Pržuljević, Atilije Raspor and Đorđe Mirković, as well as Albanian soldier Ali Husein departed to aviation schools in France. Aboard the steamer Pompea they journeyed together with observer-candidates: capitaines Mihailo Dimitrijević and Miloš Stamenković, lieutenants Jevrem Simić, Mihailo Živković, Jovan D. Petrović, and Dušan Stepanović, sous lieutenants Dragutin Savić, Stanimir Živković, Jovan Crvenčanin, Aleksandar Živković, Nikola Miletić, Jovan R. Petrović, Radomir Žunjić, Milan Pajić, Jakov Ljotić, Ludvik Hlavati, Vojislav Spužić, Miloš Živanović, Dimitrije Uzunčević and Vladislav Sondermajer. As the deficiency among the observers has become serious and the return of this class wasn't expected until the end of the year, on demand of the Serian High Command the Ministerial Council approved on 30 June selection of ten younger officers with required qualifications which would get the observer training in the escadrilles of the Aéronautique Serbe. Chosen candidates, capitaine d'artillerie Matija Rajnić, sous lieutenants d'infanterie Vlastimir Adamović, Dušan Pavlović, Milorad Matejić, Jakov Đorđević, Petar Vukčević and Jovan Plamenac, sous lieutenants d'infanterie de réserve Miodrag Jeličić and Miloš Dačin, and sous lieutenant d'artillerie de réserve Dušan Radović were posted to observers school at Centre d'entraînement Sedes in early October, where the training could have been executed far more efficiently than in operational units.

The attempt of a long-range reconnaissance with a plane from escadrille N.523 on 20 June ended up in forced landing in the field and the plane being damaged. Four days later sous lieutenant Alexandre Guibert succeeded lieutenant Leons Caseneuve as the head of escadrille F.522.

Almost six months after the first request for urgent withdrawal of Farmans from service, on 29 June chef de bataillon Roger Vitrat informed ministry of war that due to lack of suitable aircraft his command cannot provide long-range reconnaissance and even the tactical support for the army is under question. Aéronautique Serbe received just four Sopwith Sops and the same number of Dorands AR 1 since January. Out of of these only one Sop remained operational but unable to fly higher than 2600 meters, while the Dorands could not be used until modified radiators and some spare parts arrive from France. The problem was that these airplanes were equipped with 150 HP Renault engines (possibly type V8 Ga) and small radiators, causing the engines to overheat. Building in of a larger propeller solved the overheating problem but reduced their top speed at altitude of 3000 meters from 132 to 120 km/h which was in rating with Farman F.40. Versions of Dorand AR 1 A2 delivered in summer 1917 were with 190 HP Renault V8 Ge engines and had the top speed of 153 km/h. A few of the Nieuports XII in service could barely reach altitude of 2400 meters, for which they needed no less than an hour. These circumstances left only Farmans in use and they required strong fighter protection for any mission. This, on the other hand, prevented Nieuport scouts from fulfilling other duties, like chasing and patrolling, as they spent all the time on escort duties which caused rapid tearing of Le Rhône engines. From the promised reinforcements in shape of Spad VII fighters only two were delivered, and there were technical problems even with those, most of all caused by inappropriate wood glue which rapidly lost its characteristics under the hot eastern sun. Obsolescence and instability of Farman F.40 was demonstrated again on 6 July when strong wind brought down one of escadrille

F.525 sent on artillery spotting; the aeroplane was completely destroyed and the unknown observer slightly contused.

Pilots of escadrille N.523 brought down two enemy biplanes in July. On the 10th maréchal des logis Fernand Meignen shot down a German DFW C.V. The pilot and the observer escaped from the crash scene between Livadia and Ošin villages only to be caught up in the sector controlled by French 122. Infantry Division. Eleven days later lieutenant Miodrag Tomić and maréchal des logis' Charles Martin and Robert Mollien destroyed an Albatros C.VII from Fliegerabteilung 34.

### **Command of the Aéronautique Serbe**

#### **To the chief of Intelligence department of High Command**

On 21 July at 7.30 hours lieutenant Tomić and maréchal des logis Mollien, on Nieuport 120 horse power monoplanes, and maréchal des logis Martin, on Spad, noticed an enemy aeroplane between Livadia and Kapinjani at height of 5000 meters. Maréchal des logis Mollien attacked first, followed by lieutenant Tomić and maréchal des logis Martin; the enemy aeroplane fired a lot and began to turn.

During these simultaneous attacks, parts of the enemy aeroplane (propeller and wings) flew off. At long last it began to fall rapidly, all the time surrounded by our three aeroplanes, which saw it land into an ravine, facing north, 10 kilometers south-southeast of Kapinjani.

I went to see the remnants of the aeroplane which the airmen set alight, before escaping. Apparatus is Albatros, 200 horse powers Benz engine, similar to one shot down on 10 July 1917.

I could notice traces of bullets, especially the one which pierced the alumin oil tank below the first cylinder.

**22 July 1917**

**Nō.3268**

**Chief of Aéronautique Serbe**

**chef de bataillon Roger Vitrat**

After a forced landing near Todorci village, east of Subotsko, Oberleutnant Rudolf Martin and his pilot Offizierstellvertreter Heinz Lenghardt torched the aeroplane and went in direction of their own lines, Serbian soldiers captured them on the following day near Izvor village. At the time chef d'escadron Dragomir Plečević, as a chief of Serbian staff, and capitaine Aleksandar Antić also served in escadrille N.523, while lieutenant colonel Petar Mirković has been transferred to staff duties and sous lieutenant Dragutin Stojković moved to escadrille F.521.

Sous lieutenant Borivoje Popadić transferred to escadrille F.521 on 18 July but already the following month, dissatisfied with relations with French superiors, out of his own accord he left aviation and went to 1. Infantry Regiment.

On 30 July Farman F.40 of escadrille F.525 chief capitaine Pierre Perrin de Brichambault and his brother sergent Georges Perrin de Brichambault was shot down near Starovina.

**I Serbian Army**

**1èr Secteur Aéronautique Serbe**

**Escadrille F.525**

**Vrbeni, 17 July 1917**

#### **Report on reconnaissance from 17 July 1917**

...

Pilot: capitaine Perrin

Departure at 6,45 hours

Observer: sergent Perrin

Return:

Duration 1,30 hours



As the apparatus went quite low, in order to fulfill important photographic mission (on details of enemy defense), it was hit by a single bullet, which caused engine defect.

The pilot was forced, to land on earth and during his fast descent at very low altitude above the lines, the apparatus was sprayed with bursts of machinegun fire.

Reservoir was perforated and the apparatus went ablaze in the air. Nevertheless the pilot still managed to land on the ground behind the first lines. The crew of the apparatus remained healthy, and the crushed apparatus was completely destroyed.

Immediately thereafter enemy artillery aimed its fire on the apparatus emplacement.

Camera and the machinegun were saved from fire by observer's care.

**Translator,  
capitaine,  
Voj. Pavličević**

Some time later during the same day, whilst cruising above Soko the engine on Nieuport XXIII of sous lieutenant Mihailo Marinković, chief of the Nieuport Détachement Vrbeni, failed. Pilot force-landed near Bač, his apparatus being damaged in the proces as it struck into some trenches.

On 2 August sergent Gabriel Bonsergent was severely wounded, and the mechanic, soldat de 2e classe Marius Salles, perished when their F.40 crashed during a test flight in aviation parc at Mikra; both were members of escadrille F.525. That same day an AR 1 was also lost in flying accident at the park, but its pilot sergent Joseph Grillet of escadrille F.522 walked away unhurt.

On 7 August sous lieutenant Mihailo „Michel“ Marinković became the acting commander of escadrille N.523, for duration of absence of lieutenant Marcel Thirouin. The lead of Nieuport Détachement Vrbeni passed over to sous lieutenant Peyronton. On 19 August a change in leadership over escadrille F.521 took place, lieutenant Chavannes de Dalmassy becomming a new chief as capitaine Marcel Cressole devoted all his efforts to leadership over 1<sup>er</sup> Secteur. Two days later tireless Perrin de Brichambault brothers had a new brush with death.

### **Command of the Aéronautique Serbe**

#### **Report from the commander of the 1<sup>er</sup> Secteur Aéronautique Serbe**

##### **To the chief of Intelligence department of High Command**

Capitaine Perrin went with sergent Perrin to bombard the military objects in Razimbej and took 6 bombs.

At the moment of their arrival over the objective and during bombardment Farman apparatus was attacked (at height of 600 meters) by two very fast enemy airplanes, one of them certainly being a biplace; the aeroplane was hit by many rounds, one of which broke the rear middle mast of the right cell (with explosive round). Another round probably struck the release piston on the bomb rack mechanism and broke it down.

The pilot managed, by manoeuvring with the apparatus, to get rid of the attacking enemy planes, while the observer fired back, defending himself. The bombardment was executed, five bombs were dropped, possibly with good results, the 6th bomb was hooked on the bomb rack.

The apparatus was very lightly bombarded and struck by more bursting shrapnels. Then the pilot turned his apparatus, in order to return to his own lines, however when he reached the Crna river bend, sergent Perrin turned, to look around the apparatus and noticed a reddish smoke developing below the airplane: this was the 6th bomb which stayed hooked on the bomb rack and began to fume.

As soon as the pilot was notified about this, and in order to avoid the danger on landing, he immediately dropped very low (some 30 meters) and looked for a place, with nobody around, in order to avoid injuring someone by accident. He manoeuvred with the apparatus all around, trying to cause the bomb to drop, while his companion pulled the cord of the bomb rack very hard; in the end, the bomb fell off and exploded very close below the airplane.

The whirlwind of the explosion forcefully enveloped the apparatus, so it utterly turned around itself. Starboard wings must have been broken, the airplane fell inverted and crumbled in the mud of the Crna marsh.

The apparatus is completely destroyed (nō. 3401).

The pilot and the gunner were ejected from the airplane with overwhelming force.

The pilot was unconscious for a long and his companion pulled him out of the marsh and provided the first aid.

Capitaine Perrin was hit by a small part of shrapnel into the lower jaw; the pellet stayed close to the skull, in the 'Retro' Faringien area and has not been extracted. He has contusions on his body.

Sergent Perrin was injured by the machinegun into the stomach and on his legs during the fall. He has severe stomach contusions.

**26 August 1917.**

**Nō.437**

**Chief of Aéronautique Serbe**

**chef de bataillon Roger Vitrat**

Lieutenant Georges Lecoq was put in charge of escadrille F.525. During a reconnaissance between Soko and Vetrenik on 23 August Bulgarian anti-aircraft artillery severely damaged the aeroplane of adjudant Dragiša Vujić, who rejoined escadrille F.524 after a long convalescence two days earlier. Despite 32 hits he managed to return to Vrbeni. On the same day his French colleague from the escadrille Therin (?) escaped unharmed as his aeroplane was completely wrecked on landing: all this was caused as one of the wheels broke off on take-off and the pilot wasn't aware of it despite numerous signals from the ground. According to diary entry of adjudant Stanoje Mijatović, member of Šumadija Division, a French aeroplane fell next to his camp, near Sedes aerodrome, on 24 August. Both crewmen were killed. No other data about this event can be traced.

Nieuport Détachement Vrbeni was disbanded on 25 August. Its personnel and equipment were divided between escadrilles F.524 and F.525 which, on other hand, each formed a fighter detachment. Adjudant Siniša Stefanović was placed into escadrille F.525 only to move to N.523 in a short period of time.

Whilst returning from attack on Bulgarian camp north-west of Dobro Polje and Kravica on 26 August sous lieutenant Stevan „Brka“ Rajičević strafed trenches, as he did almost every time after fulfilling the prime objective. This time his apparatus received 14 enemy hits, shrapnels from an anti-aircraft shell struck directly into the joint of upper wings and almost separated them.

On one occasion, after bombardment of enemy camps, Brka dropped low over Dobro Polje and began strafing the trenches, but the Bulgarians welcomed him and riddled his apparatus, so he barely managed to land on our side.

– Why did you land straight into the grain?! – resented some old man with a cappy, and Brka shouted:

– Go, Grecco, to hell...

– Shut up, this is Field Marshal Stepa (Stepanović – a.c.)! – the observer struck him, and he hang the moustache.





– Excuse me, sir Field Marshal... – said Brka pulling a face of shame and spoke about his battle and fall.

– It is alright when you stayed alive, and as for the apparatus we will take it easy, – said the Field Marshal.

**Svetozar Đorđević**

Rajičević and his observer walked away unhurt but the aeroplane was so extensively damaged that it had to be scrapped.

In the summer of 1917 the command of the Allied Orient Army, under the cover of reorganisation, enforced a revision of decisions from March 1916 and significantly reduced the autonomy of *Aéronautique Serbe*. Main protagonists of this plan were General Maurice Sarrail and chef d'escadron Victor Denain, as Regent Aleksandar, the Serbian High Command and chef de bataillon Roger Vitrat stood in resolute opposition. It was exactly Roger Vitrat who continuously advocated for wider autonomy of *Aéronautique Serbe*, which brought him frequent disagreements and conflicts with both Sarrail and Denain. By decision of the French ministry of war from 9 June, new organization of the allied air forces in the Orient was put in force on 10 August. It was composed of three groupings: *Aéronautique de l'Armée Orient*, *Aéronautique Serbe* and Royal Flying Corps. These were directly subjugated to *Aéronautique des Armées d'Orient* led by chef d'escadron Denain. Although the exclusion of escadrilles F.522 and N.523 from direct control of the Serbian High Command and their inclusion into 2e Secteur caused a lot of debate, the object of main disagreement was the intended disbandment of Parc 403 and transfer of all matters regarding technical services and provisions to Grand parc at Salonica. The primary resentment of Serbian authorities was that *Aéronautique Serbe* will lose its autonomy as its chief would not have the right to issue direct orders and use resources at disposition in parc but instead would need to address chief of *Aéronautique de l'Armée Orient* each time he requires something.

In a milieu of threats, pressuring, intrigues, diplomatic talks and broken agreements, Parc 403 was disbanded on 27 August and orders were issued that escadrilles of 1er Secteur *Aéronautique Serbe* had to refer directly to Grand Parc at Salonica and escadrilles F.524 and F.525 to Echelon Parc du 1er Secteur *Aéronautique Serbe* led by sergent Emile Delauzan at Sakuljevo. However, the Serbian side decided to use at its most the existing parallel structure within the *Aéronautique Serbe* and Aeroplane Squadron and the ideal command for amortisation of the strike happened to be the Echelon Parc. Serbian pendant of the parc – Aeroplane Depot used the Echelon Parc to take over good part of human and material resources of old parc and practically continued to fulfill its function. These two commands moved from Mikra to Vertekop on 13 September and stayed there until the end of the war.

On 28 August General Sarrail issued orders for discharge of disobedient chef de bataillon Vitrat and his closest aides, capitaines François Tulasne and Emilé Prot. They were returned to homeland and put on disposal of ministry of war. New chief of *Aéronautique Serbe*, capitaine Geoffroy Du Perrier de Larsan took over the duty three days later. Capitaine Léon Bretey became the new commander of 1er Secteur.

Whilst bombarding Bulgarian positions at Dobro Polje and Kravički Kamen on 30 August, a shrapnel from anti-aircraft artillery inflicted severe chest wound to gunner sergent François Guillot of escadrille F.522. The pilot returned the damaged aeroplane to Vertekop and Guillot was immediately sent to hospital. The wound was so bad that he was eventually demobilised. On 6 September a propeller on the aeroplane of adjudant-chef Marcel Terreaux from escadrille F.522 broke off on scouting mission,

but he managed to force-land in the zone controlled by II Army. When returning from a cruise on 12 September chief of escadrille N.523, lieutenant Marinković, was also unfortunate: his aeroplane crashed during landing approach and he was badly wounded.

At the beginning of October lieutenant Milutin Mihailović joined escadrille F.521. At the same time chef d'escadron Dragomir Plečević left escadrille N.523 to become the chief of Serbian personnel in Centre d'entraînement Sedes. Serbian ranks in the escadrille were further thinned on 11 October. Whilst photographing positions on line Kožuh – Konopište – Gradsko – Negotin – Demir Kapija Dorand AR 1 of escadrille F.522 got a direct hit from Bulgarian anti-aircraft artillery near Gradsko. The aeroplane fell down in flames, taking to death sergent Joseph Grillet and the most experienced Serbian observer, capitaine Aleksandar Antić, who was on loan to escadrille AR.522 on this occasion.

On 13 October a change occurred on the head of Aeroplane Squadron. Capitaine Jovan Jugović went to Direction de l'Aeronautique Serbe to keep liaison with High Command. Lieutenant colonel Petar Mirković was named squadron's new deputy commander.

During a probe flight on 14 October an apparatus of escadrille F.525 crashed at Vrbeni, pilot sergent André Clément Passini was killed and mechanic soldat de 2e classe Marcel Monnier had fractured his jaw and numerous contusions.

In early autumn High Command decided to send over to Toplica valley capitaine de réserve Jovan Ilić. Back in February an uprising against the occupying forces erupted in Toplica and by the beginning of March rebels controlled a wide area between Rasina, Kopaonik, South Morava and Dunis, their activities being widely spread around Zaječar, Knjaževac and Svrljig as well. By deploying significant military forces, including even some aviation units, and through massive reprisals against the civilian population – more than 20.000 uprisers and civilians were killed and tens of thousands interned – occupiers crushed the points of main resistance by the end of March, although smaller rebellion groups continued with sporadic actions in months to follow. On orders of High Command, which knew nothing about the plans of the Chetnik leaders to start the uprising and not knowing what was occurring on the terrain, capitaine Ilić was supposed to get in touch with the rebel leaders and pass over the instructions to stop all actions immediately and disband or reduce companies to smallest size possible. Adjudant Siniša Stefanović volunteered to perform the flight, after which he would return to Greece.

#### **Letter to Aleksandar Deroko written at Vrbeni in October :**

„... It seems soon I'll leave the frontier, and the whole Serbian gang. In 10-15 days I will be able to tell you in detail, if I succeed?! Otherwise remember me, and tell occasionally to our friends in Belgrade after the war, that there was an aviator, who loved to work and who finished his existence whilst working. I am preparing myself for an important mission in the area where the aerodrome was located during the war with Bulgaria. If I don't make it, I'll grow 40 cm at once!“

**adjudant Siniša Stefanović**

On 29 October Stefanović and Ilić took off with R.A.F. Be 2c 8578 biplane from Korça aerodrome. Whilst landing at Šilovska Kosa near Pusto Šilovo village, in vicinity of Lebane, they snagged a tree and their aeroplane crashed and burst into flames. They were unhurt but their arrival was noticed by two local villagers, certain Aleksandar Milošević and Radivoje Radosavljević, who immediately alerted Bulgarian occupation forces. A chase party was immediately dispatched and it quickly found and captured the arrivals. Stefanović and Ilić were passed into the prison in Niš, where they were



subjected to horrific torture. Capitaine Ilić was murdered first, and some time later, it is thought in early 1918, adjudant Stefanović was hanged in the fortress of Niš (thus fulfilling his allusion from the letter that he sent to Aleksandar Deroko). Milošević suffered similar faith, being executed for this treachery by Chetniks of Dragutin Rajković, but Radosavljević lived peacefully after the war despite numerous demands for trial by Stefanović's family. At the time of departure into the occupied motherland Siniša Stefanović had the highest number of flying hours in combat of all Serbian pilots.

## TURNING TIDE

In October, although the number of operational machines remained almost the same – more than 50 on average – there was a significant decrease in number of operational sorties flown by the escadrilles of *Aéronautique Serbe*, and such trend continued throughout the following winter. From some 400 flights in summer months numbers fell to just over 200. Apart from bad weather and shortage of benzine supply, reason for such a performance might have been the crisis saturating the allied forces in the Orient. After significant successes in aerial engagements with allied aircraft during October, November saw the climax of the German fighter's superiority on the Salonica Front when more than ten aeroplanes and balloons were shot down, and at least as many were damaged. Severity of such losses can be clearly seen through the fact that allies had some 170 aeroplanes and just few balloons in total at disposition on the whole front. Several *Dorands AR 1* of *Aéronautique Serbe* were lost in these battles. On 14 November sous lieutenant Paul Lapeyre from escadrille AR.522 was wounded in the leg, but he managed to return his aeroplane to Vertekop despite 42 hits from enemy's machinegun. On the very next day an aeroplane of escadrille AR.524 fell in flames on positions of 1. Infantry Regiment near Zovič after a fight with German fighter, adjudant René Marie Le Pitancier de Montigny and mechanic caporal Jean Louis Cochenec were killed. Caporal Aristide Reydel of escadrille AR.525 was wounded in air combat near Bešište, but his escadrille chief lieutenant Georges Lecoq and mechanic soldat Jules Chemit achieved a rare success by knocking down a German aeroplane which crashed behind enemy lines. On 20 November two *Dorands AR 1* of escadrille AR.522 and escorting *Spad VII* were sent to long range reconnaissance en route Kožuh – Kožisko – Udovo – Gradec – Udovo – Vardar valley to Đevđelija – Ljumnica valley – Osen. This formation was attacked by several German fighters when between Udovo and Đevđelija and Oberleutnant Otto Splitgerber from *Jasta 38* shot down AR 1 of sergent Savo Vukotić and sous lieutenant Pierre Caudy near Pardubice village, killing them both. Until his death Vukotić accomplished some 50 combat sorties at Salonica Front. He was posthumously promoted to sous lieutenant. Grim November ended with a forced landing of a *Nieuport* fighter from escadrille N.523 near Kapinjani on the last day of the month, resulting in shattered airscrew and smashed engine cowling; accident was caused by engine failure.

The sole German fighter pilot killed in action during November was Leutnant Rudolf von Eschwege, his *Albatros D.III* was blown to pieces when members of the Nō. 17 Balloon Section of the Royal Flying Corps detonated from the ground the explosive placed into the basket of the balloon he just attacked. With 20 aerial victories Eschwege was the greatest German ace in the Orient and his death will prove to be a turning point. Very soon German fighters were confronted by newer,

potent adversaries in the shape of British R.A.F. SE 5a and French Spad VII fighters, as well as excellent Bréguet XIV biplanes, their first examples reaching Aéronautique Serbe during December. Although the German fighter pilots remained very dangerous foes which left the battles much more often victorious than defeated, quality of the new aviation material and numerical superiority shifted the advantage in the air to the allied side for goods.

Exactly with a new Bréguet XIV, on 10 December Louis Noël and Dragutin Stojković performed the deepest penetration into enemy's rear so far, flying all the way to Skoplje.

**Depeche, 27.XI / 10.XII 1917.**

**Vodena**

**To the chief of Intelligence department  
of High Command**

**Report for 27 November**

Esc.521 – Long-range reconnaissance (pilot sous lieutenant Noël, observer sous lieutenant Stojković). Route: Vertekop – Kavadar – Krivolak – Gradsko – Veles – Skoplje – return the same way. No movements have been noticed on the roads. Three trains at the rail road between Skoplje and Veles bound south and a train south from Veles bound south. At the railway station in Skoplje two or three trains. On the railway station in Veles a single train. In Gradsko three trains. Photographed Vinčani (north of Gradsko), Gradsko and Veles. Encounter with four enemy machines above Skoplje, fight with one of them. Reconnaissance was seriously hindered by a sea of clouds in Vardar valley.

**Chief of Aéronautique Serbe  
Nō.118**

**Chief, capitaine  
Du Perrier de Larsan**

In November lieutenant Tadija Sondermajer of escadrille AR.521 contracted malaria and was sent for treatment to France. Earlier, during the summer of 1917 he finished pilot training at Parc 403 and Centre d'entraînement Sedes for which he received the French military brevet. During the same month capitaine Dragoljub Blagojević was sent on a sick leave from which he returned to escadrille AR.521 only ten months later. Between 1 May and 29 October 1917 he flew 59 combat sorties; he would add four more in September 1918.

In late 1917 escadrilles of the Aéronautique Serbe were significantly strengthened by influx of qualified Serbian personnel. Group of NCO's sent into aviation schools in France in June returned to Salonica Front already in October. As they didn't conclude their training in France, an additional course was organised for them at Centre d'entraînement Sedes, before first of them were dispatched to escadrilles in December. In mid-October the second class of observers which finished training in France began arriving into the operational units as well. The plan was that they would gain combat experience on the Western Front prior to returning to Greece, but due to misunderstanding with Serbian military authorities in France this didn't materialise. The following month they were joined by the observers from the third class which were trained at Sedes between 5 October and 18 November. From these groups, pilots Radisav Lazarević, Dušan Milojković, Orestije Krstić, Dragoš Adamović, Josif Antunović, Jovan Šreplović, Milivoje Vukotić, Sergije Marinović, Atilije Raspor, Sava Mikić, Mića Pržuljević and Đorđe Mirković, and observers Matija Rajnić, Jevrem Simić, Stanimir Živković, Mihailo Živković, Miloš Živanović, Vladislav Sondermajer, Dušan Radović and Dušan Pavlović were allocated to escadrille AR.521. Observers Jovan Crvenčanin, Mihailo Dimitrijević, Nikola Miletić,



Aleksandar Živković, Jovan Plamenac, Milorad Matejić, Miloš Dačin, Vlastimir Adamović and Jovan D. Petrović, as chief of Serbian personnel, were disposed to escadrille AR.522, as pilot Svetozar Đorđević moved to escadrille N.523. Pilot Dragoljub Mitrović-Janković and observers Dragutin Savić, Vojislav Spužić, Radomir Žunjić and Petar Vukčević went to escadrille AR.524 and pilots Agaton Zarić and Dušan Stojanović with observers Jakov Ljotić, Milan Pajić, Jakov Đorđević, Jovan R. Petrović, Dimitrije Uzunčević, Ludvik Hlavati and Miodrag Jeličić joined escadrille AR.525. Sava Simić was sent back to his earlier command.

Among the newly arrived aviators it was sergent Sava Mikić who was first to experience the „brush with death“ on 25 November.

„My first flight from the aerodrome at Vertekop immediately after my arrival into the escadrille was dramatic and almost finished in disaster for me also. A French pilot lieutenant called me to sit into his plane and make a round to the frontier and back. I couldn't refuse his call and sat with him into the aircraft without all the flying gear, only with a warm thick goat fur coat. We climbed, I remember, in direction of the rail station and I saw the station and a huge pile – hills of ammunition and war material, as this was the supply storage of II Serbian Army and our escadrille. The airplane climbed to 300 meters, and then began to twist and turn unnecessarily. I didn't understand anything and just felt a flashing bang and then I felt hot blood which oozed from head and mouth suffusing me. We fell on earth with the engine running and dug deep into it. Luckily, the engine stopped and we lied wounded and bleeding until they arrived from the aerodrome and took us out from the wreck. They took me to English field hospital, and the French lieutenant pilot, I later found out, he was seriously wounded, was immediately transported by train to hospital in Salonica where he succumbed to his wounds. It is a rare case and great luck of mine that the engine didn't catch fire on impact, as I would have been killed too. In the English hospital I just got myself together after the care provided by the doctors and nurses. I had a small wound on the nape, hurt chest, slayed left jaw and five teeth poked, from which I suffer to this day. For a few days the English nurses fed me with tubule until I slowly began to swallow porridge and recovered quickly.“

**Sava Mikić**

Mikić's pilot was actually *maréchal des logis* Marcel Joseph Tampier, who died later that day.

Good occupancy of units enabled sending of several Serbian airmen on balloonist course. During November sergeants Desimir Atanacković and Luka Knežević from Aeroplane Depot, and in all probability *sous lieutenant* Dragutin Jovanović (former member of Balloon Detachment and at the time serving with 2. Pioneer Company of Vardar Division) were sent to 35e Balloon Company of the *Aéronautique de l'Armée Orient* at Sedes. In late January 1918 *sous lieutenant* Jakov Đorđević was dispatched to the same unit, followed by *capitaine* Miloš Stamenković and *sous lieutenant* Ludvik Hlavati. Details about their training and eventual engagement in the role of balloonists are scarce, but it is known that Đorđević soon returned to escadrille AR.521, as did Hlavati some time later. Some time later Serbian High Command sent a official request for allocation of an balloon detachment for deployment on frontier near Floka. *Chef d'escadron* Denain, head of *Aéronautique des Armées d'Orient* rejected this request in late March, explaining that two existing French balloon companies at the Salonica Front are insufficiently equipped and are necessary on the French section of the front, but also that the mountainous terrain on the Serbian sector is utterly unsuitable both for the observations and balloon lifting.