

Митар БУРИШИЋ

БОРБЕНИ ПУТ ПРВЕ СРПСКЕ ЕСКАДРИЛЕ УПОТРИЈЕБЉЕНЕ У РАТУ 1912—1913 ГОДИНЕ¹⁾

У тродневном нападу на Скадар почетком фебруара 1913 године, црногорска војска је успјела да овлада једино Великим Бардањолтом, али је притом имала тако велике жртве да се на поновни њен напад на Скадар ускоро није могло рачунати. Стога је краљ Никола био принуђен да се обрати Србији за помоћ. Српска влада и Врховна команда су, у вези с тим, одлучиле да улуте под Скадар један свој корпус (Приморски кор), од око 30.000 војника, у чијем саставу је требало да буде и једна ескадрила од четири аероплана. Пошто је краљ Никола прихватио ову српску иницијативу, Приморски кор је формиран на основу специјалног указа краља Петра, од 21 фебруара 1913 године.

Српска ваздухопловна база је у то вријеме била у Нишу. Она је располагала са свега 7 апарата разних типова. На основу наређења начелника штаба Врховне команде од 20 фебруара, за операције у рејону Скадра образована је ескадрила од четири апарата и то: један Блериов моноплан (једнокрилац) од 50 коњских снага, један Блериов биплан (двокрилац) од 70 коњских снага, један Депердисенов биплан од 80 коњских снага и један Фарманов биплан од 80 коњских снага.²⁾ Ескадрилом је командовао мајор Коста Милетић. Пилоти су били: три нижа официра, два подофицира и један странац, Француз Гodefроа. Сем тога, у ескадрили су била 4 механичара, један машински инжењер, комесар чиновничког реда, 2 каплара и 16 војника — свега, дакле, 31 човјек.

Још 20 фебруара грчка влада је прихватила захтјев српске владе да својим бродовима превезе Приморски кор од Солуна до Медове (искрчно пристаниште) и истовремено тражила обавјештење о бројном стању Кора, како би обезбиједила одговарајући

¹⁾ Ескадрила је имала званичан назив Приморски аероплански одред.

²⁾ Сви подаци, уколико није друкчије наглашено, узети су из Оперативног дневника ескадриле, Архив В. И. И. ЈНА, кут. 108, гр. 11.

бродски простор.³⁾ Пошто је била обавијештена о овом бројном стању, грчка влада је обећала да ће српској влади ставити на располагање 65 бродова, с тим да Србија за сваки брод плаћа дневно по 1.000 динара. Обавјештавајући о овоме Врховну команду, Никола Пашић је 2 марта захтијевао да се Приморски кор транспортује по ешелонима зависно од бродског простора који Грци буду могли обезбиједити, како би читав експедиција што мање коштала.⁴⁾ Имајући у виду овај захтјев претсједника владе, као и околност да је капацитет пристаништа у Медови мали, Врховна команда је одлучила да се Кор превезе у пет ешелона.⁵⁾ На захтјев српске владе грчка влада се такође обавезала да све транспорте Кора осигура својом ратном флотом, с тим што ће српска Врховна команда пет дана унапријед најавити полазак сваког ешелона. Пашић је о томе обавијестио Врховну команду 28 фебруара.⁶⁾

Двадесет првог фебруара ескадриле Приморског кора је наређено да се пребаца из Ниша на аеродром код топоничке жељезничке станице и да изврши све припреме за транспортовање, јер је, као и остали дијелови Кора, требало да се жељезничком превезе до Солуна. Пред полазак је требало детаљно прегледати све моторе и припремити потребну количину горива и другог материјала. Тако је поред осталог било припремљено 2.000 килограма бензина, 500 килограма ричинусовог уља и четири платнено-преносна пољска хангара. Све ове припреме биле су извршене до 23 фебруара. Авиони су размонтирани и спаковани у специјалне сандуке за транспортовање. Ескадрила се затим задржала на аеродрому све до 3 марта, очекујући наређење за укрцавање. Другога марта је извршена једна измјена у њеном саставу. Наиме, Министарство војно је тога дана упутило у ескадрилу руског пилота Кириштајна и механичара, Пољака Вжесмињског. Пошто је Кириштајн летио на апарату типа „Дукс“, то је Блериов моноплан од 50 коњских снага замијењен бипланом „Дукс“ од 70 коњских снага, тек набављеним у Москви.

Истог дана је командир ескадриле отпутовао у Скопље, гдје је требало с главном интендантуром да регулише питање снабдијевања ескадриле, пошто она није имала своје коморе.

Сјутрадан, 3 марта, читав материјал је с аеродрома пренесен на топоничку жељезничку станицу, гдје је добијен вагон и извршен утовар. Сљедећег дана се у посебан вагон укрцало и људство ескадриле. Воз с ескадрилом кренуо је с нишке жељез-

³⁾ Није сачуван никакав докуменат о овом споразуму српске и грчке владе. Једино се у Операциском дјеловодном протоколу Врховне команде (Архив VII ЈНА, кут. 12, гр. 1) у биљешци за 7/20 фебруар каже да је Пашић извјестио Врховну команду како грчка влада пристаје да превезе српске трупе у Албанију.

⁴⁾ Архив VII ЈНА, кут. 12, гр. 2.

⁵⁾ Исто.

⁶⁾ Исто.

ничке станице око поноћи, а у 16 часова 5 марта стигао у Скопље. Послије двочасовног задржавања продужио је за Солун, гдје је стигао 6 марта у 8,30 часова. Око 16 часова ескадрила је превезена до пристаништа и одмах отпочела укрцавање у брод „Марику“. Међутим, већ око 23 часа укрцавање је прекинуто, због штрајка лучког помоћног особља.⁷⁾ Сјутрадан је укрцавање настављено и завршено око 12 часова. Поред ескадриле у брод су укрцани један батаљон и комора 17 пјешадиског пука Дринске дивизије I позива. Људство је смјештено у унутрашњост лађе. Смјештај је ипак био добар, сем што силажење и излажење није било нарочито удобно.⁸⁾ Брод је кренуо из луке око 18 часова, заједно са још шест бродова, којима су превозени остали дијелови 17 пука и комора Дринске дивизије. Конвој је стигао у Медовски Залив дијелом 11-ог, а дијелом 12 марта.

Иако је поменути споразумом било предвиђено да транспортовање свих јединица Приморског кора осигурава грчка ратна флота, овај ешелон није имао такве заштите. Па ипак, он је без сметњи стигао до Медове.

Поред пет бродова („Занос Сифнео“, „Елпис“, „Марика“, „Зевс“ и „Вервињотис“) којима је превезен овај ешелон Приморског кора,⁹⁾ у Медовском Заливу су 12 марта била још четири брода: два грчка, од којих један („Хрисомалис Сифнео“ с товаром хране из Трста, а други („Трифимија“); с 5 брдском брзометном батеријом српских Приморских трупа, коју је требало пребацити у Драч; затим аустриски брод „Шкодра“, који је редовно саобраћао на линији Котор — Медова, и црногорска једрилица „Наполеон“, заплијењена од Турака у Медови новембра 1912 године.

Пошто због плиткоће воде већи бродови нијесу могли ући у пристаниште, сви ови бродови су спустили сидра на километар-два од обале. Искрцавање трупа и материјала вршено је веома споро помоћу петнаестак мањих једрилица.

Још на почетку Првог балканског рата грчка флота је успјела да блокира Дарданеле и турску флоту у њима. Једино је крстарица „Хамидија“ успјела ноћу 15/16 јануара да се провуче кроз грчку блокаду. Отада, она је крстарила Средоземним, Црвеним и Јадранским Морем, угрожавајући незаштићене грчке трговачке бродове.¹⁰⁾ Бродовима у Медовском Заливу је једина опасност пријетила управо од „Хамидије“. Она је око 11 часова

⁷⁾ Није утврђено због чега је предузет овај штрајк, али је оправдано претпоставити да је то била посљедица аустро-угарске активности, која се осјећала током читавог превођења Приморског кора, а која је имала за циљ да све покрете Кора успори, како би се што више одложио пад Скадра, док се његово питање не ријеша на конференцији амбасадора у Лондону.

⁸⁾ Тога дана се разболио машински инжењер Мојсиловић и по савјету љекара враћен у Ниш, јер не би издржао војњу морем. Тако је ескадрила имала укупно 32 човјека.

⁹⁾ Два су већ била враћена за Солун.

¹⁰⁾ Ж. Павловић: Опсада Скадра, Бгд. 1926, 168.

12 марта избила пред Драч и бомбардовала га. Тек што је извијештен о томе, командант Приморских трупа, пуковник Дамјан Поповић, наредио је команданту медовског пристаништа, мајору Селимиру Остојићу,¹¹⁾ да предузме потребне мјере предострожности, јер је постојала бојазан да ће „Хамидија“ бомбардовати и Медову. Поред осталог наредио је да се 5 брзометна батерија искрца на обалу, како би заштитила пристаниште, а пјешадија да буде спремна за спречавање евентуалног искрцавања турских трупа с „Хамидије“

Остојић, Хајдуковић и Кусовац су на кратком састанку одлучили да сви бродови одмах уплове у пристаниште и ту наставе искрцавање. Хајдуковић је затим чамцем обишао све бродове и капетанима издао наређење за покрет ка пристаништу. Успут је веслима обиљежио узани канал, широк 10—12, а дубок до 2,5 метра, који је средином луке одржавала струја потока који увире у залив. Сви бродови су одмах поступили по овом наређењу, изузев „Хрисомалис Сифнеа“, чији су котлови били угашени. Уз њега је остала и црногорска једрилица. Бродови „Занос Сифнео“, „Зевс“ и „Марика“ успјели су да се провуку каналом до пристаништа, док се „Вервињотис“ насуквао непосредно уз улаз, а „Трифимија“ нешто дубље у каналу. Око 12 часова „Елпис“ је тек стигао на улаз канала, на путу за пристаниште.

Два топа 5 брдске батерије су се искрцала с „Трифимије“, али су коњи и прибор били при дну брода и нијесу могли да се користе. Стога је посада извлачила топове на рукама и уствари извукла их на ватрени положај тек пошто се „Хамидија“ удаљила од залива. Друга два топа, међутим, остала су на палуби брода.

Људству на „Вервињотису“ пријетила је највећа опасност. Стога су Остојић и Кусовац одлучили да замоле команданта аустриског брода „Шкодра“ да помогне својим бродом у искрцавању и спасавању овог људства. Међутим, кад је Кусовац стигао на „Шкодру“, капетан брода Антун Блажић одбио је да пружи помоћ, под изговор да његов брод припада неутралној сили. Схватајући сву озбиљност ситуације, Кусовац му је с револвером у руци наредио да крене к „Вервињотису“ Блажић је пао у не свијест. Кусовац је тада поставио једног Улцињанина за заповједника брода, а неколико црногорских војника као стражаре. Брод је тек тада кренуо к „Вервињотису“ и унеколико тура успио да пребаци на обалу око 400 српских војника.¹²⁾

¹¹⁾ У Медови је у то вријеме био црногорски управник луке Нико Хајдуковић, српски командант пристаништа мајор Остојић и црногорски командант мјеста потпоручник Рако Кусовац.

¹²⁾ Пуковник Н. Христић: Напад на Брдицу и опсада Скадра 1913 године, Ратник, април 1927.

Можда није на одмет напоменути да Антуну Блажићу ово није сметало да последије Првог свјетског рата постане капетан брода „Србин“ у бившој југословенској „Јадранској пловидби“.

„Хамидија“ је избила пред Медову око 12 часова и отворила ватру с удаљења од 2—3 километра. Одмах на почетку бомбардовања брод „Елпис“ је погођен са 2—3 метка, али је успио да уђе у пристаниште и да се закљони. „Хамидија“ се затим окомила на „Трифимију“, на којој су била још два топа 5 брдске батерије. На иницијативу подофицира Марка Трифуновића и Вукашина Трифуновића, ови топови су с палубе брода отворили ватру на „Хамидију“ и принудили је да се повуче најприје око 300 метара, затим још око 800 метара и најзад још даље на сјевер, док се није сасвим закљонила иза медовског гребена. Тада су већ и бродови у пристаништу, као и „Трифимија“ у каналу, били ван опасности.

Сљедећи циљ турске крстарице били су „Хрисомалис Сифнео“ и једрилица „Наполеон“, који су без посаде стајали укотвљени на пучини. „Хрисомалис Сифнео“ је убрзо запаљен, а неколико граната којима је једрилица „Наполеон“ погођена, нијесу експлодирале, те она није претрпјела већи квар, али није више представљала ни „рентабилан“ циљ за „Хамидију“. Стога је ова продужила дјејство на „Вервињотис“. Дијелови 17 пука које Кусовац није успио „Шкодром“ да пребаци у пристаниште, поскакали су у воду, али су само дијелом успјели да се спасу пливајући,

Уништивши „Вервињотис“, „Хамидији“ је претстојало или да покуша да се каналом и сама провуче у пристаниште или да се удаљи. Пошто је због топова на „Трифимији“ евентуални покушај за улаз у пристаниште био веома ризичан, „Хамидија“ се удаљила, прво ка црногорској, а затим ка италијанској обали.

У овом бомбардовању су српске трупе имале око 120 мртвих и рањених војника. Два грчка брода су била уништена, а три лакше оштећена. Па ипак, то су биле релативно мале жртве, с обзиром на слабу обезбијеђеност пристаништа, за што сноси велики дио одговорности командант Приморских трупа, који је имао наређење и српске и црногорске Врховне команде да обезбједи сигурно искрцавање дијелова Кора у Медови. Међутим, изгледа да је он био увјерен да ће грчки ратни бродови, према обавези коју је на себе узела грчка влада, обезбједити конвоје с мора. Накнадним провјеравањем, пак, испоставило се да команданти транспортних бродова, при проласку кроз Крфски Канал, нијесу сачекали долазак ратних бродова, иако су у том смислу имали наређење, већ су на своју руку продужили покрет без икакве заштите.¹³⁾ Тако су само захваљујући сналажљивости и иницијативи Селимира Остојића, Ника Хајдуковића, Рака Кусовца и, нарочито, Марка и Вукашина Трифуновића, српске трупе избјегле теже губитке.

Брод „Марика“, иако је успио да се склони у пристаниште, насукао се на око 100 метара од обале, наспрам турске касарне

¹³⁾ Архив VII ЈНА, кут. 16, гр. 32, Пашићева депеша српској Врховној команди.

у Медови. Војници су се спустили с брода конопцима и кудјелњим степеницама, а затим пливањем и гажењем изашли на обалу. Предвече су искрцали дио материјала, а затим заноћили на обали, под шаторима. Ескадрила при бомбардовању није имала губитака. Сјутрадан је настављено искрцавање помоћу црногорских барки („мауна“). По искрцавању авиони су утоварени на специјална кола „шарио“, а око 16 часова добијена је запрега и неколико кола за транспорт прибора од Дунавског пољског артиљерског дивизиона, који је као први ешелон Приморског кора још раније стигао у рејон села Бушати.

У току 13 марта извршено је рекогносцирање земљишта у рејону Барбалуше и изабрано мјесто за припрему аеродрома. Због тога је 14 марта извршен покрет правцем Медова — Љеш — Барбалуша. Превоз је био веома тежак, нарочито између Љеша и Барбалуше, гдје пут није био довољно широк за кола на којима су транспортовани авиони. Због тога су сандуци с апаратима мјестимично морали да се преносе на рукама. Па ипак, предвече су без квара довучени у Барбалушу. Уствари, тога дана су превезени само апарати „Дукс“ и „Блерио“ са дијелом материјала, па су сјутрадан запреге враћене у Медову да би довукле остале авионе и опрему.

У међувремену се у Барбалуши радило на уређењу аеродрома, монтажу превезених авиона, постављању хангара итд.

Аеродром је изабран на простору између ријеке Дрима, села Барбалуше и друма Скадар — Љеш. Међутим, ово земљиште није било погодно за аеродром без већих инжењерских радова, јер је било изобразано каналима за наводњавање и одводњавање. Због тога је командант пионирског полубатаљона Дринске дивизије I позива дао два вода своје 2 чете за помоћ при уређењу аеродрома, али се убрзо показало да су то мале снаге за сразмјерно велики посао који је требало обавити. Стога је 17 марта добијен читав један батаљон 17 пука, чиме је рад много убрзан.

Упоредо с уређењем аеродрома вршено је и монтажа апарата, тако да су 17 марта била монтирана три авиона. Предвече су пилоти покушали да изврше пробна летјења, али су убрзо констатовали неке кварове на моторима, које је требало претходно отклонити. Осамнаестог марта су скинути сви мотори. При прегледу је установљено да су усљед потреса на лађи били поремећени, али су кварови убрзо отклоњени. Послије поновног монтирања сви мотори су радили одлично.

Осамнаестог марта завршени су сви радови на уређењу аеродрома. То је уствари била заравната ледина, дуга 700, а широка 600 метара.

Деветнаестог марта је требало да се изврше први пробни летови последије оправке мотора и њиховог поновног монтирања, али је због јаког вјетра то одложено за сјутрадан.

Летови извршени 20 марта били су врло кратки. Први је узлегио поручник Југовић, на Фармановом апарату, и задржао

се у ваздуху свега 13 минута, последије чега је успјешно атеририо. Затим је узлетио поручник Станковић, на апарату „Блерио“, који је такође успјешно слетио последије 25 минута проведених у ваздуху. Око 9.25 часова на Фармановом апарату је узлетио трећи пилот, наредник Михајло Петровић. Он је на висини од око 1.500 метара надлетио положаје српских Приморских трупа у рејону села Мелгуши и Бушати, а затим се вратио над аеродром и са угашеним мотором почео да се спушта око 9.45 часова, тј. последије 20 минута летјења. Међутим, непосредно над аеродромом је запао у ваздушни ковитлац (вертикално струјање, или, како га је српско ваздухопловно особље, иначе француски ђаци, звало — „рему“); авион се преврнуо, а пилот Петровић испао из сједишта са висине од 900—1.000 метара и погинуо.¹⁴⁾ Апарат је при паду био јако оштећен.

Смрт Михајла Петровића је оставила тежак утисак на људство ескадриле и знатно утицала на слабљење борбеног морала тог људства. Пилотима је због тога скренута пажња на опрезност, јер је испитивањима утврђено да због неједнаког загријавања тла (услед близине мора, Скадарског Језера и црногорских и албанских планина на којима је још био снијег) има рему-а на већим висинама чак и онда када је на земљи иначе тихо вријеме. Такође је утврђено да је погодно за летјење само вријеме од 6 до 8 часова изјутра и од 17 до 19 часова предвече, тј. када сунце или не грије или грије још увијек слабо. Иначе се јављају стру-

¹⁴⁾ Чињеница да је ово била прва жртва нашег ратног ваздухопловства допринијела је да се овај догађај на најразличитије начине интерпретира. Сава Микић у својој Историји југословенског ваздухопловства (Београд 1933, 75—78) наводи да је ескадрила 7/20 марта требало да приступи извршењу добијеног задатка, тј. да осмотри непријатељске положаје у рејону Скадра и прикупи податке о јачини и распореду непријатељских снага. Он, даље, наводи да су француски пилоти Гodefроа, Видрин и Броден (узгред у поменутом Операциском дневнику ескадриле сви пилоти су поименично наведени и међу њима нема странаца изузев Француза Гodefроа и Руса Кириштајна) одбили да лете; пилоти Илић и Станковић су узлети, али су последије пола часа борбе с вјетром морали да атерирају, не извршивши задатак. Затим је покушао пилот Југовић, али је последије пет минута и он морао да слети. Тек тада је наредник Петровић замолио командира ескадриле за одобрење да он изврши задатак, што му је овај удовољио, уз (Петровићево) обећање да неће летјети изнад 800 метара. Петровић је тада, како наводи Микић, надлетио Скадар и околне положаје, а при повратку је на висини од 1.200 метара добио ваздушни удар одоздо и испао из апарата. Апарат се касније преврнуо и при паду остао неоштећен.

Микић је, како сам наводи, ово написао на основу изјаве капетана Илића, који је био један од пилота ескадриле и коме он, као учеснику, поклања пуну вјеродостојност.

Међутим, кад се овај исказ упореди с горе наведеним подацима из званичног Операциског дневника ескадриле, види се да је он нетачан. Илић је, на примјер, изјавио да су се он и Станковић пола сата борили с вјетром, а у сачуваним документима се нигдје не помиње неки његов лет, ни тога ни сљедећих дана.

Колико су Микић-Илићеви наводи нетачни види се и по телеграфском извјештају команданта српских Приморских трупа, пуковника Попо-

јања чим почне јаче загријавање тла. Стога је тек 22 марта поручник Станковић узлетио, али до висине од свега 150 метара, док је сјутрадан, са наредником Томићем на апарату „Блерио“, остао у ваздуху два пута по 20 минута, пењући се до 1.300 метара. Ови Станковићеви летови, последије којих је апарат с угашеним мотором са успјехом атерирао, претстављали су озбиљно охрабрење, нарочито за пилоте.

Још 21 фебруара на апаратима „Дукс“ и „Депердисен“, на којима су летјели Рус Кириштајн и Француз Годафроа, констатовани су кварови, јер су им у цилиндрима били напрсли неки прстенови. Пошто је квар на „Депердисену“ отклоњен, Годафроа је 24 марта, прије и последије подне, летио по десетак минута, први пут на висини од 150, а други пут на 450 метара. Двадесет шестог марта, по подне, такође су узлетјели на кратко вријеме изнад аеродрома Станковић и Годафроа. Команда ескадриле је сматрала да је тиме завршена серија пробних летова и, мада „Дукс“ још није био оправљен, одлучила је да врши и појединачне борбене летове над Скадром. Тако је 27 марта извијештен командант Приморских трупа да се припремају борбени летови и да о њима треба да дају обавјештења све црногорске и српске телеграфске станице. Међутим, због струјања која су запажена на већим висинама, и овога дана су извршени само пробни летови од пет до десет минута, на сасвим малим висинама. Сјутрадан, због јаке кише, нијесу вршени ни пробни летови. Двадесет девог марта

вића, који је из Бушата истога дана достављен Врховној команди. Извјештај гласи:

„При данашњем пробном летењу аеропланима погинуо је наредник авијатичар Михајло Петровић спуштајући се са висине од 1200 метара на Формановом билпону; билпон се преврнуо, наредник је испао из корпе и пао на земљу у близини села Бабе (ово село је непосредно источно од Барбалуше. Аеродром је, заправо, био између Барбалуше и Бабе — прим. М. Ђ.).

Апарат је пао недалеко од њега и сав је изломљен; само су мотор и елиса остали цели“. (Архив VII ЈНА, кут. 13, гр. 3).

У последње вријеме, у штампи (и на радију) се често говори о овом догађају, углавном по Микићевом примјеру, али се иде и знатно даље, па се тврди („Политика“ и Радио-телевизија Београд, нарочито) да се Петровић неколико пута враћао над Скадар, да се у ваздуху задржао читав сат, а Турци су отварали снажну ватру на његов авион, чак и из топова.

Турци су стварно запазили овај лет. Њихови генерали Нафиз и Кираметин, иначе учесници Скадарске операције, регистровани су га у својој књизи „Одбрана Скадра“ (Истамбул, 1933, 647 — необјављеног превода). Они, наиме, наводе, да је један српски авион узлетио из рејона села Мелгуши око 9,25 часова, упутио се ка Задрими и Барбалуши, а затим се спустио у рејону села Бушати. Ови наводи се, дакле, сасвим поклапају с подацима из Операциског дневника ескадриле. Неслагања у односу на правац лета безначајна су, јер турски осматрачи из Скадра то нијесу ни могли прецизније да запазе, тим прије што је авион кружио изнад поменутих мјеста. Нафиз и Кираметин ниједном ријечју не помињу дјелства своје артиљерије и митраљеза, пошто га, очигледно, није ни било, а није га ни могло бити кад Петровић стварно није прелазило линију српског фронта. То није ни био циљ његовог лета.

је, међутим, поново наређено да се изврши лет над Скадром, о чему је извјештен командант Приморских трупа.

Тај први и уствари једини борбени лет једног авиона ове ескадриле над Скадром извршио је на Блериовом биплану поручник Живојин Станковић, са извиђачем наредником Миодрагом Томићем. Лет је извршен правцем Барбалуша-село Ашта-Скадар — источни дио Скадарског Језера до изнад црногорског логора у рејону Враке, а у повратку, преко Скадарског Језера, поред Тарабоша, изнад Брдице и села Ашта, до аеродрома код Барбалуше. Апарат се задржао у ваздуху 45 минута, а летио је брзином од 110 километара на час, на висини од 2.200 метара.

По извјештају пилота и извиђача, јасно су уочени турски положаји, логори и нека складишта на Брдици, а утврђења су се „оцртавала као линије“ Неки детаљи на непријатељским положајима и у логорима, међутим, голим оком се нијесу могли запазити, „а дурбин се“ — по њиховој изјави — „на аероплану не може користити“ За извиђање слободним оком, како су они, даље, тврдили, брзина авиона до 110 километара на час била је сувише велика, а авион није био технички усавршен до те мјере да би брзину по потреби могао смањити.

Станковићев и Томићев лет је непријатно изненадио Турке. Њихове јединице су током читавог лета отварале на апарат јаку стрељачку ватру, али авион од ње није имао никакве штете. Пилоти су остали „потпуно мирни“ Они ову паљбу уствари нијесу ни чули.¹⁵⁾

Колико је овај лет изненадио Турке, толико је код српских и црногорских јединица изазвао радост и одушевљење. Мада овај лет није имао неког материјалног ефекта, нити се, с обзиром да

¹⁵⁾ У Операциском дневнику ескадриле се наводи да је, према исказу једног заробљеног турског наредника, овај лет у Скадру изазвао „страшну панику, нарочито код простог света“.

Аутори Одбране Скадра су такође регистровали овај лет (н. д., 648 — превода), али му не посвећују толики значај. Они наводе како је један авион дошао од Бушата и на великој висини прелетио Скадар до изнад предњих турских положаја у Штоју, а затим се вратио, праћен плотунском ватром неких турских јединица. Они, сем тога, подвлаче да је то био први и посљедњи авион који је летио изнад утврђеног Скадра.

На исти начин о овом лету говори и Швајцарац Карл Егли, који је у то вријеме био с једном мисијом Швајцарског црвеног крста код Зетског одреда, сјеверно од Скадра. (Karl Egli: Drei Monate vor Skutari, Bern 1913, 107). Он, наиме, каже, да се 29 марта над Скардом изненадно појавио један српски авион, једини који је у току читаве опсаде надлетио овај утврђени град, и летећи на великој висини стигао до изнад села Груде, а затим се преко Тарабоша вратио ка Бушатима, праћен ватром турске пјешадије.

Еглијеви наводи, као и наводи Нафиз—Кираметина, су два доказа више да изузев Станковића и Томића нико из ове ескадриле није летио над Скадром.

Према свему наведеном Микићеве тврдње (н. д. 78) да је ескадрила извршила седам летова над Скадром, као и да су Илић, Станковић и Томић бацали бомбе на град, потпуно су неосноване.

су то били само пионирски кораци ратног ваздухопловства, ни од евентуалних нових летова то могло очекивати, ипак ни овај морални ефекат није био без значаја. Тридесетог марта командант Зетског одреда, престолонаследник Данило, тражио је преко команданта Приморских трупа да га командир ескадриле телефоном обавијести о евентуалном новом лету преко Скадра, како би он могао да га посматра. Међутим, то је било неизводљиво. Могућност летјења је била у великој зависности од атмосферских прилика, које су тих дана биле подложне честим промјенама. Због тога је команда ескадриле морала одобрити да сваки пилот, пошто се нађе у ваздуху, сам закључи да ли постоје услови за летјење и према томе одлучи да ли да лети. Успјед тога се није могло унапријед знати да ли ће лет преко непријатељских положаја бити изведен или не. У том смислу је књазу Данилу одговорено да се овом његовом захтјеву не може удовољити.

Иако непријатељска ватра није нанијела никакав квар Станковићевом апарату, ипак је она имала утицаја на даљи рад ескадриле, углавном њених пилота-странаца. Тридесет првог марта, наиме, било је наређено да Француз Гodefроа лети над Скадром. Међутим, он се убрзо по узлијетању вратио на аеродром и изјавио да горе у ваздуху „има рему“, мада је, како наглашава командир ескадриле у Операциском дневнику, са земље изгледало да авион лети „веома добро и спокојно“. Сјутрадан је поново наређено да Гodefроа лети над Скадром. Он је прије подне остао у ваздуху свега десетак минута, попео се на висину од 1.900 метара, па се спустио на аеродром. По подне се задржао у ваздуху 30 минута, прелетио положаје српских снага па се нагло вратио и атерирао на аеродром. Оба пута је при спуштању дуго рулао по аеродрому, очигледно у намјери да поломи апарат, те је командир ескадриле морао да интервенише и да му нареди да то више не чини. А када су га питали зашто није летио изнад Скадра, одговорио је да — „тамо пуцају“ Узалудни су били покушаји командира ескадриле и 1 априла да га принуди да лети над Скадром; узлетио је два пута, али се ниједанпут није усудио да пређе линију фронта. О томе је био извијештен и командант Приморског кора, генерал Петар Бојовић.

Првог априла је руском пилоту Кириштајну било наређено да изврши пробни лет на свом „Дуксу“, али је он изјавио да је његов авион у таквом стању да још дуго неће моћи да лети.

Другог априла је било предвиђено да поручник Станковић лети над Скадром с руским новинаром Бишмаковом, који је за то био добио посебно одобрење команданта Приморских трупа, пуковника Дамјана Поповића. Међутим, Станковић је једва успио да свој апарат подигне на висину од 500 метара. Испоставило се да је новинар био исувише тежак.

Последњи летови, али само у рејону аеродрома, извршени су 3 априла, у присуству начелника штаба Приморског кора, пуковника Живка Павловића, и војних изасланика Француске,

Италије, Аустро-Угарске и Њемачке. Летјели су Станковић и Годефроа, на висини од око 600 метара. Киштајн је и овога пута изјавио да квар на његовом апарату није отклоњен, а да он на другом аероплану не смије да лети. Сљедећих дванаест дана падала је јака киша, која је онемогућавала сваки лет. И не само то. Због велике влаге људство је почело да побољева, а усљед поплава раскаљани путеви су постали готово неупотребљиви. Стога је веза с Љешом и Медовом била слаба, а снабдијевање јединица нередовно и неуредно. Све је то знатно допринијело погоршању здравственог стања и борбеног морала људства.

Дванаестог априла читав аеродром је био под водом. Једино је уски круг логора ескадриле остао непотопљен. Али већ 15 априла је престала киша, па је убрзо и ово стање поправљено.

Пошто су велике силе још 22 марта у Лондону донијеле одлуку да се Скадар припоји Албанији, Србија је под притиском великих сила морала да повуче своје снаге из Албаније. С тога је командант Приморског кора 16 априла обавијестио командира ескадриле да српске трупе више неће судјеловати у опсади Скадра и забранио му да врши било какве летове. Већ сјутрадан је почело демонтирање аероплана и паковање за поновни транспорт у Србију. Тога дана су отпуштени из ескадриле пилот Киштајн и механичар Вжесмињски, „као непотребни“

Због недостатка запрега и слабих путева, ескадрила је по дијеловима пребацивана од Медове 19,20 и 21 априла. По пристизању у Медову, људство је смјештено у бивак уз саму обалу, очекујући долазак грчког брода, којим је требало да се превезе до Солуна. Двадесет првог априла отпуштен је и Француз Годефроа.¹⁶⁾

Двадесет другог априла за превоз ескадриле и једне хаубичке батерије био је одређен грчки брод „Аристид“. Укрцавање је извршено сјутрадан, уз помоћ италијанских и енглеских моторних чамца, из става међународне ескадре, која је вршила блокаду црногорске и једног дијела албанске обале, у циљу притиска на Црну Гору да одустане од даљих напада на Скадар. „Аристид“ је испловио из Медове 24 априла у 17 часова, а у Солун је стигао 30 априла у 6 часова изјутра.¹⁷⁾ Пошто није било довољно вагона на располагању, ескадрила је морала да сачека у Солуну до 6 маја, када је укрцана у специјалне вагоне и кренула за Скопље у 20 часова. Воз се ескадрилом стигао је у Ниш

¹⁶⁾ У Операциском дневнику, у биљешци за 8/21 април. о томе се каже: „Командант Кора дозволио је по претставци командира да Луј Годефроа, пилот, не иде с одредом у Солун, но да се може укрцати на један француски торпиљер и преко Италије отићи право у Француску, пошто му уговор истиче, а овој команди није потребан“.

¹⁷⁾ Турска влада је, преко команданта ове ескадре, дала гаранције да њена флота неће нападати српске снаге које се буду повлачиле из Албаније, те су дијелови Приморског кора могли да се превозе појединачним бродовима без икакве заштите.

9 маја. Три дана касније ескадрила је престала да постоји као самостална формација.

Организовању ваздухопловства српска влада је приступила тек 1912 године. До почетка рата њени пилоти су завршили само четворомјесечни летачки курс у двјема приватним ваздухопловним школама у Француској. Мобилизација војске и објава рата Турској онемогућила им је да заврше обуку за летјење на већим висинама и са дужим задржавањем у ваздуху. Пребацивање апарата, набављених у Француској, извршено је преко Италије, а затим бродом до Солуна, пошто су овај град заузели Грци, тако да је ескадрилу било могућно употријебити у рату тек почетком 1913 године. Дотада је Србија већ била постигла своје циљеве у рату с Турском, па су авиони могли бити употријебљени тек на Скадру.

С обзиром на малу снагу апарата, њихову недовољну усавршеност за летове макар и при мањим временским непогодама, као и слабу опремљеност не само за борбена дјејства него и за извиђање, авиони ове ескадриле нијесу могли у значајнијој мјери да поспјеше борбена дјејства српских и црногорских снага под Скадром. Њихов допринос је био више у моралном него у материјалном ефекту. Ово тим прије што су страни пилоти, који су били неупоредиво боље обучени, с много већим искуством и многоструко боље плаћени,¹⁸⁾ одбијали да лете онда кад је њихово учешће било најпотребније. Од српских пак пилота летјела су четири: Станковић, Југовић, Петровић и Томић. Нарочито су се истакли Станковић, а затим Томић и Петровић.

Петровић је прва жртва југословенског ратног ваздухопловства, а Станковићу и Томићу је припала част реализатора првог борбеног лета тог ваздухопловства.¹⁹⁾ Борачки састав ескадриле је био узет из артиљерије. Али иако је било готово без икакве посебне обуке за службу у ваздухопловству, ово људство је са успјехом обавило свој задатак.

¹⁸⁾ У закључку Операциског дневника ескадриле каже се да су Годеффра и Кирштајн примали по 3.000 динара мјесечно. О износу плата домаћих пилота, међутим, не каже се ништа.

Сава Микић у наведеном дјелу (стр. 76—77) каже да су се плате српских пилота кретале од 42 до 180 динара, а плате странаца су износиле по 1.000 динара. Иако ови подаци, бар што се тиче плата странаца, нијесу тачни, они ипак довољно рјечито говоре о овој разлици у наградама.

¹⁹⁾ Једна од негативних последица легенде која је створена око погибије Михајла Петровића јесте неоправдано и неправично потцјењивање улоге поручника Станковића и наредника Томића.