

УДК 355.354 (497.11 Ниш) (091)

ИСТОРИЈА НИШКОГ АЕРОДРОМА - 95 ГОДИНА ПОСТОЈАЊА

Апстракт: *За деведесетпет година, од настанка у Трупалу 1912. године, нишки аеродром је постао потпуно развијен војни, цивилни и аеродром спортског ваздухопловства. У време свог настанка српско ваздухопловство је једно од 15 првих ваздухопловстава у свету, а међу првих пет која су са борбеним искуством ушла у Први светски рат. Тиме је овековечен као златно слово историје ваздухопловства у свету. Од свог оснивања, нишки аеродром, попут феникса, сваки пут дизао се изнова из пепела. Аеродром је уздарје грађана Ниша и ваздухопловаца, свом отечеству. Његови припадници часно ће извршити задатке у свим ратовима укључујући и отпор агресији снага НАТО пакта. Настанак српске авијатике и пут стварања и развоја ваздухопловстава наших држава до данас, пун је падова, али и успона. Захваљујући патриотизму групе официра Команде аеродрома, грађана Ниша, установа културе, потомака српских pilota, ваздухопловаца, лета господњег 1997. отворен је "Спомен-музеј Српске авијатике и аеродрома Ниш". Нишки аеродром бележи и 80 година дугу традицију спортског ваздухопловства и осму деценију зачетка цивилног ваздушног саобраћаја.*

Кључне речи: *Српска авијатика, ратно ваздухопловство, ваздухопловна база, аеродром, аероплани-авиони, балони, цивилни ваздушни саобраћај, спортско ваздухопловство, аеро клуб, аеромитинг, једрилица, историјска грађа, војска, Ниш, село Трупале и Медошевац.*



Историјат ваздухопловства у Нишу од оснивања Ваздухопловне команде до краја Првог светског рата

На основу одлуке војводе Радомира Путника, начелника¹ штаба

¹ Пошто је 3.10.(20.9.)1912.год., на основу одлуке краља Петра I, спровео мобилизаци-

Врховне команде српске војске, 24. децембра (11. по старом календару) 1912.год. основана је Ваздухопловна

ју војске, са дужности министра војног постављен је на ову дужност. У „Српска авијатика 1912-1918, Музеј ЈВ-Београд, 1993., стр.22, стоји да је потписао као министар војни.

команда штаба Врховне команде војске Краљевине Србије. За команданта је постављен пилот мајор Коста Милетић, инжењер технике ваздухопловства. То је прва ваздухопловна јединица српске војске, састава: *Аеропланска ескадра* (командир пилот поручник Милош Илић) у Трупалу са 12 аероплана, *Балонско одељење* са три балона (командир пилот поручник Јован Југовић) у Медошевцу и Градском пољу испред коњичке касарне, *Водонична централа* (командир поручник Марко Марковић) и *Голубија пошта* (командир потпоручник Драгољуб Марјановић) у Медошевцу. Врховна команда је планирала оснивање четири ескадриле: једна при овој команди и по једна за сваку армију. План ремети избијање Другог балканског рата. У времену свог настанка, српско ваздухопловство једно је од *15 првих ваздухопловстава у свету*, а међу првих *пет* која са *ратним искуством улазе у Први светски рат*. Историјско исходиште нишке колевке српског војног ваздухопловства сеже у 1908. годину:

„Првог септембра 1908. у Нишу је основана Голубија станица. Већ идуће 1909. Србија купује балоне, пре свега за извиђање.“²

Први балон је слободни „Србија“ и везани „Босна и Херцеговина“. Лет балона „Србија“ представља први лет ваздухоплова са државним ознакама Краљевине Србије. На почетку Првог балканског рата (8.10.1912-30.5.1913.г.) Србија има *Ваздухопловну чету*³ састава: Балон-

ско одељење, Голубија пошта (Ниш, Пирот), један пилот балона, два авиона из *ратног плена*. Авионом „Дукс“ 13. децембра 1912. године лете Михајло Петровић, Војислав Новићић, Јован Југовић.

После дугог путовања авиона и ваздухопловне технике, бродом од Марсеја до Солуна, потом железницом, многих напора, децембра 1912. године у Нишу на Трупалском пољу, локалитету Утрине недалеко од железничке станице у Трупалу, на осмом километру од Ниша, изабран је простор за први аеродром, који је на брзу руку дотеран и уређен за вежбање пилота. Подигнуто је шест пољских хангара-шатори система „Бесоно“. Такође, образован је један мали возни парк са људством узетог из разних команди Гарнизона Ниш. Изграђен је хангар за техничку радионицу, а од пристиглог људства основана јединица за техничко одржавање авиона.

Београдске „Вечерње новости“ у броју 343 од 13.12.1912.г., у рубрици „Новости“ и чланку „*Ваздухопловна команда*“, доносе вест:

„Војвода Радомир Путник потписао је решење, којим се у Србији установљава ваздухопловна команда. Седиште команде је у Нишу.“

Ужурбано, радови добијају на замаху чиме се стварају услови за оснивање Прве ескадриле Српске Војске. Лист „Политика“ од 31.јануара 1913. г. у броју 3249, на страни 3, у рубрици „Дневне вести“, у чланку „*Авијатичарска станица у Нишу*“, обавештава:

„У селу Топаоницу код Ниша, приступиће се ускоро подизању модерног аеродрома за нашу војну ави-

² „Нишки весник“, Ниш, 2. септембар 1908. године.

³ Часопис „Лет“ бр.2, Музеј Југословенског ваздухопловства-Сурчин, Београд, 2000., стр. 13.

јатичарску школу. Ту су већ подигнути ангари, у којима је смештено 5 аероплана од 12, колико их за сада има министарство војно. За шефа ове авијатичарске школе постављен је артиљерско-технички мајор г. Милетић.“

Приступило се детаљнијем уређењу травнате полетно-слетне стазе, ради сигурности пилота. Правац стазе је био југоисток-северозапад, какав је и на данашњем аеродрому у Медошевцу. Ово је диктирано струјницама и ружом ветрова најчешћим на том локалитету, јер при полетању, авион увек мора имати ветар „у чело“. На уређењу писте на потезу: данашњи мотел „Наис“-кота Чукарка-данашња трупалска петља на аутопуту Београд-Ниш (северно 150 метара и 100 метара ширине писте) и део поља Браниште, ангажована је армијска инжињерија Друге армије, из касарне код железничке станице (данас касарна техничког наставног центра Војске Србије). По окончању радова на стази пришло се изради основа, за изградњу хангара дрвене конструкције, на бетонској основи, дакле од чврстог материјала. Услови за изградњу и заживљавање свих објеката аеродрома били су скоро немогући, веома тешки, са понекад непремостивим препрекама (једина „техничка резерва“ био је српски инат, пркос и бескрајно стваралачко прегалаштво, од најситнијих до најкрупнијих захвата).

Није било радионица, механичара⁴ стручних за авионе, резервног

материјала за замену и оправку авиона и мотора. Већина пилота није завршила обуку до краја због избијања Првог балканског рата. Употребљене су четири велике приколице „Шарио“ на гуменим точковима за превлачење авиона. После монтаже авиона, отпочела је летачка обука. Било је 12 авиона, три балона (два везана и један слободан-змај балон) и Голубија станица (Ниш-Пирот). Један од авиона је „Р.Е.П.“, којег су Французи послали Турској. Пошто је Србија била у рату са Турском, заплешен је децембра 1912.г. на железничкој станици Топоница (налазила се у селу Трупале) и пребачен на аеродром.⁵ Укупно су заплешена два авиона. Аеродром Трупале је први војни аеродром у Србији, са потребним објектима и људством за летење авијације. Тада, то је велика снага ратног ваздухопловства, што бележи и страна штампа.

Већ у фебруару наредне године следи наредба (*датум по старом календару*):

„Врховна Команда О.Бр.3767 год. 7.2.1913.. Команданту ваздухопловне команде, Ниш-Образујте једно одељење од 2-3 аероплана за употребу око Скадра. Припремите све што је потребно за транспортовање до приморја и очекујте наређење за утоваривање и одмах пошаљите бројно стање људства, аероплана и осталог материјала. Ђенерал Мишић, Св.Обр.7.“⁶

Корнијеа и Американца Пирса.

⁵ Историјски архив Ниша, Збирка фотографија (ЗФ), ред.бр.3538, копија, фасцикла бр. 59.

⁶ Милетић, Коста-Двадесетпетогодишњица оснивања Прве српске ескадриле на дан 20

⁴ На захтев Ваздухопловне команде, на аеродром Ниш су прекомандовани веома способни механичари Милоје Милекић из Ужица и Тодор Зелић из Београда, поред Француза

Авиони⁷ и покретни хангари, укрцани су 19. фебруара у вагоне на жељезничкој станици Топоница, пребачени до 21. фебруара у Солун, одатле бродом „Марика“, после много напора и пет дана пута, чак и бомбардовања од стране турске крстарице „Хамедија“ у луци Светог Јована Медуанског, *Аероплански одред* под Милетићевом командом стиже у околину Скадра, на припремљено летилиште у Барбалуши. Нишки одред у дејству над Скадром посматрали су са великим интересовањем војни изасланици Француске, САД, Енглеске и Шпаније, јер њихова ваздухопловства нису имала никаквог искуства у борбеним дејствима из ваздуха (ловачко, извиђачко, бомбардерско). При извршењу борбеног лета изнад Скадра, гине наредник пилот Михајло Петровић, *друга жртва војног ваздухопловства у Свету*. Авион у току борбеног лета захвата олујни ветар који проузрокује пад. После извршеног задатка *одред* се враћа у Трупале 12. маја 1913. г. у састав Ваздухопловне команде. Поред обуке, врше се радови на уређењу аеродрома.

У Други балкански рат (30.6.-31.7.1913.г.) српски пилоти авиона и балона улазе са ратним искуством из претходног рата. По наређењу Врховне команде, *Аеропланско одељење првог позива народне војске* прелази из Ниша у село Војник код Ку-

манова. Одељење чине три авиона, три пилота, техничари и војничка пратња. *Балонско одељење* одлази 6. јуна у састав *Пиротског утврђеног логора*. До отпочињања непријатељстава са Бугарима, *Аеропланско одељење* је извршило 20 борбених извиђачких летова на простору Војник-Куманово-Страцин. Одмах по отпочињању борби, сви авиони 1. јула узлетели су у саставу Прве армије српске војске. Такође и сутрадан. Међутим због изузетно лошег времена задатак није у потпуности извршен. Али сама њихова појава на небу изнад фронта, имала је веома снажан морални учинак на наше војнике. *Балонско одељење* са два балона и 37 људи под командом капетана Јована Југовића, одмах по доласку у Пирот, осматра 29. јуна долину Нишаве према Цариброду (Димитровград). Упркос веома лошем времену, прикупљају податке који су послужили врховном командовању војске при вођењу борби на овом правцу. После разбијања Бугара и њихове молбе за мир, *Аеропланско 5. августа*, а *Балонско одељење 6. августа*, враћени су у Ниш.

„Услед губитака, а и неразумевања у Влади око улоге ваздухопловства у рату, настаје период потпуне летаргије Српске авијатике: авиони су расклопљени и спаковани у депое и хангаре на аеродрому, резервни делови се не набављају, оштећено у рату се не оправља, уместо летења механичари су на егзерциру, а официри уместо летења изводе стројеву обуку са подофицирским и војничким саставом Ваздухо-

фебруара 1913 год. (по старом календару 7-II), Штаб ваздухопловства Војске Земун, Ваздухопловни гласник бр.10, октобар 1938.

⁷ Припремљени су фебруара 1913. авиони типа „Блерио-гандем“, ИА Ниша, ред.бр.3540 и 3539, копије, оба у фасцикли бр.59.

пловне команде.“⁸

Дакле, поред свих тешкоћа у формирању, доста успешно извршених задатака и доказане храбрости у Првом и Другом балканском рату, Влада и војно командовање запостављају Авијатику - она је у расулу. Нити један нови објекат се не подиже, нити набављају нови аероплани. Изгубљено је драгоцено време! Требало је да се сам председник Владе Никола Пашић сети и пита Министарство војно Владе и Штаб Врховне команде, да му није јасно шта Србија чека док се Бугарска убрзано опрема аеропланима и то најсавременијим. Зато 16.марта 1914.г. наређује Министарству војном “да се убрза снабдевање Србије са извезбаним људима и добрим апаратима за сваки случај..“⁹ Изгубљено време није надокнађено ни по доласку на Солунски фронт и оснивању *Прве ескадриле Српске Авијатике*. У ваздухопловству, због веома сложене технике, отклањање последица једном изгубљеног времена, је дуготрајно и скупо. Поука важи и данас.

У припреми за догађаје у Првом светском рату, *Ваздухопловна команда Ниш*, је до 24. јула 1914.г. (за осам дана) извршила мобилизацију *Ваздухопловне ескадре*. Поред свих напора у изградњи, недостају хангари и друге зграде, те се *ескадра* размешта на три места: на аеродрому *Трупале*, затим, у селу *Медошевац*, где је већ била *Водонична цен-*

*трала, Балонска чета*¹⁰, пилоти и техничари у разним хотелима у *Нишу* уз свакодневно превозење за *Трупале*. Аероплани (четири исправна) су 9.августа 1914.г. извршили прелет на аеродроме *Дивци (Ваљево)* и *Дабића поље*. У току *Колубарске битке* лете и са аеродрома у селу *Јаребице* вршећи извиђачке борбене летове.¹¹ После бежаније аустроугарске војске преко *Дрине* и *Саве*, авиони врше прелет на *Бањицу*. Ваздухопловна команда добија априла 1915.године два авиона двоседа „*Блерио 11-2*“. Пилот поручник *Миодраг Томић*, на један од њих монтира пушкомитраљез „*Шварцлозе*“, кумује му име „*ОЛУЈ*“, потпуно изненађује аустроугаре митраљеском ватром и наноси им губитке. У јуну месецу против нас је и немачко ваздухопловство. Међутим, 9. и 23.јуна остварујемо две велике ваздушне победе. непријатељ је постепено успоставља превласт у ваздушном простору.¹² *Аеропланска ескадра* са *Бањице* прелази у *Пожаревац*. Извиђа простор *Смедерево-Голубац* и изнад непријатељске територије све до *Вршца* и *Беле Цркве*. Пошто је Бугарска 22/23. септембар извршила мобилизацију и ушла у рат против Србије, 13. октобра деловима *ескадре* који су остали у *Нишу* наређено је да извиђају границу и што дубље у територију Бугарске. За овај задатак ојачани су авионима француске ескадриле која

⁸ Група аутора-Српска авијатика 1912-1918, Музеј ЈВ-Београд, 1993., стр.22

⁹ Пашићев коментар уз писмо посланика Чолак-Антића, ДАСИП, Политичко одељење, Ф.П.Б. 1/2.

¹⁰ На месту данашњих објеката војног аеродрома код капије број 2, према селу *Медошевац*.

¹¹ *Димитријевић, Вукадин-Француска Ваздушна флотила у саставу српске војске 1915.*, “Филателиста“ Београд, бр.257/04.

¹² *Микић, Саво-Историја југословенског ваздухопловства, Београд, 1932.*, стр.79.

је дошла у помоћ Србији. Дана 20. октобра извршена су четири веома значајна извиђања са непроцењивим подацима за Врховну команду. Авионима су управљали капетан Тилан (пасажер потпоручник Тируен), капетан Полан (капетан Де Рошфор), капетан Марко Ј.Божовић (поручник Штефаник), поручник Мирослав Николић (наредник Корнемон). Стигавши до Драгомана, Божовић и Штефаник полазе на лет до Софије. Због лошег времена у софијској котлини, враћају се у Трупале:

„У тренутку када су се спустили на аеродром, стигао је изнад Ниша са бугарске границе у потеру за њима један немачки авион.“¹³

Неколико балона пребачено је у Мачву и од 22. септембра до 23. октобра 1915.г., извиђају простор Шабац-Сремска Митровица, откривши да непријатељ спрема главни удар преко горњег тока реке Дрине. Балони извиђају према Бугарској на пиротском правцу.

Повлачећи се са Војском, ескадра се враћа на Трупале. Аеродром је у непрекидној употреби до 16. септембра 1915., када је наређењем Врховне команде српске војске, премештен копненим путем за Косово и Метохију. У околини Пећи закопани су опрема *Балонског одељења* и делови авионске опреме. *Балонско одељење* овде престаје да постоји, а људство је послато у састав пешадије. Уништена су два авиона који нису били за употребу. И у оваквој ситуацији српска *Аеропланска ескадра*,

чини још један подухват за *светску историју* ваздухопловства: *извршава ПРВИ санитарски превоз у историји ваздухопловства*. Превежен је болесни пилот Штефаник¹⁴ у Призрен, четири рањеника у Скадар. Авион („Олуј“ са пилотом Томићем) из Трупала врши прелет за Метохију, одатле за Скадар и Љеш. Извршио је и више успешних борбених летова. Изнад Шћиперије пилоти су у периоду децембар-јануар (1915-1916.г.) остварили 10 летова.

Последњи борбени лет „Олуј“ врши 23. јануара 1916.г. у Љешу. Успешно је слетео, али веома јак ветар на аеродрому кида везове, уништава *последњи авион Ваздухопловне команде српске војске*. Пилоти и земаљско особље повлаче се правцем Рожаје-Андријевица-Подгорица-Скадар, где стижу 19. децембра 1916.г. Одатле копном и бродом на Крф.

После повлачења српске војске, аеродром Трупале 1916.г. поседује немачко и аустроугарско ваздухопловство. Одатле врше извиђање српских трупа у повлачењу према Космету и Шћиперији. Поправили су уништене и оштећене објекте аеродрома. На темељима српских, надоградили су неколико хангара монтажне израде од чврстог материјала. Аеродром користе за превоз поште и војних личности до команде својих снага у Нишу и за прелет своје авијације на Солунски фронт. Користе га и при извиђању устаничких четничких трупа у Топличко-јабланичком устанку од фебруара до марта 1917.

¹³ Миленковић, Добросав-Историја југословенског ваздухопловства од 1901-1916, рукопис у Народном музеју Чачак, копија Музеј Ратног ваздухопловства-Сурчин.

¹⁴ Чех, добровољац у француској војсци, после 1.свет.рата Министар војни Чеховловачке.

Пред налетом српске војске, повлачећи се у паници, све што нису могли понети, немачко-аустроугарски окупатори су из освете уништили.

Врло брзо на Солунском фронту, захваљујући зналачком раду Ваздухопловне команде од оснивања у Нишу, ствара се *Српска Аеропланска ескадра*, касније *Српска авијатика*, са пет ескадрила (две при Врховној команди, по једна у свакој армији). У саставу *ескадре* је *Аероплански депо* који је основан од војника и старешина *нишке* ескадре, голубијих станица, водоничне централе и „балонаца“.¹⁵ Пресудан утицај има нишка авијатичарска школа стварањем кадра пилота и механичара, као језгра за оснивање снажне *Српске авијатике*. У борбама за ослобођење Србије обориће 30 непријатељских авиона. Од оснивања у Нишу па до краја Првог светског рата српски пилоти су извршили око 3.000 летова. Придат је велики значај јачању противваздухопловне одбране (ПВО) кроз оспособљавање људства за противавионску артиљерију, осматрачко-прислушну службу и руковање рефлекторима. У наступању *авијатика*, подржава наше снаге извиђањем и бомбардовањем немачко-аустроугарско-бугарских трупа у безглавом одступању. Одмах по ослобођењу Ниша 12.октобра 1918.г, аероплани слећу на аеродром Трупале.

¹⁵ Димитријевић, Вукадин-Српска авијатика на Солунском Фронту, „Филателиста“ бр.243, стр.2, Београд, 2000.

Ваздухопловство у Нишу између два светска рата

После ослобођења Ниша од немачко-аустро-угарског окупатора, на нишком аеродрому базира 521. ескадрила из састава Српске авијатике створене на Солунском фронту (службени француски назив *Aeronautique de l'Armee Serbe* тј. Аеронаутика Српске војске). У процесу стварања новог Ваздухопловства Краљевства¹⁶ Срба, Хрвата и Словенаца, ова ескадрила 24.новембра 1918.године, прелеће на аеродром у Новом Саду.¹⁷ Нишки аеродром остаје без стално базирајуће војне јединице авијације. Наизменично слећу и краће се задржавају мање групе авиона, у циљу обуке.

Одмах после завршетка Првог светског рата, на основу процене Команде Ваздухопловства војске Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца (КСХС), одлучено је да се аеродром највише категорије, гради у селу Трупале, јер „да ће град расти те да један другоме не сметају“. Аеродром је планиран на простору Браниште-Утрине. Да су тадашње власти слушале пилоте, не би данашњи Ниш био проблем за безбедност летења и обратно. Међутим, надвладаће лични интереси локалних моћника Моравске бановине и Нишког округа: аеродром се сели у Медошевац-Медошевачке чалије. После рата спортски авиони¹⁸ али и авиони за обуку вој-

¹⁶ Овај назив је од 1.12.1918, а од 24.8.1920. назив је „Краљевина“.

¹⁷ Микић, Ј.Сава-Историја Југословенског ваздухопловства, Београд, 1932, стр.567-568.

¹⁸ Година 1920-тих авиони типа „Мали

них пилота и даље су слетали на писту аеродрома Трупале. На Градском пољу привремено се размешта променљив број аероплана и једна од чета *Првог балонског батаљона*. У периоду 1934-1941. године, аеродром постаје јак школски центар и војни објекат Ваздухопловства Војске Краљевине Југославије (ВВКЈ), прве категорије. То је пратила велика изградња. Аеродром је грађен као објекат од стратешког значаја за одбрану државе. После више изгубљених година због двоумљења Трупале или Медошевац, пришло се радовима. Припреме су отпочеле 1923. године, довлачењем материјала, парцелисањем и решавањем имовинско-правних односа са власницима земљишта. Команда ВВКЈ планирала је да у току 1930. оснује *Пети ваздухопловни пук* у Нишу. Препрека је незавршен аеродром. То ће трајати до неутврђеног времена 1932-1934. године!

У међувремену, аеродром служи за поштански цивилни саобраћај на линији Ниш-Београд и као спортски. Главни Ђенералштаб Војске Краљевине Југославије од почетка је придавао велики значај аеродрому Ниш. Планом градње обухваћене су зграде и објекти: команда аеродрома, команде летачких јединица, пилотска школа, за логистичку подршку (амбуланта, ресторан, официрски клуб у десном крилу данашњег Војничког клуба, складишта, магацини опреме, техничке радионице, радионица са кулом за оправку падобрана, цистерне и истакачи за гориво према селу Поповац где се и данас

Бранденбург“, а касније замењени авионима типа „Арио“.

налазе, итд.). На основу „*Привременог правила голубље поште*“ (1921.г.), поново је успостављена Голубија станица са објектом и приколицама са голубовима према Медошеву на месту садашњег војничког ресторана и простора за постројавање људства. У истом делу су и објекти¹⁹ за људство *балонског батаљона*, састава три чете (једна са балонима на Градском пољу²⁰), све до 1938.г. када су „балонци“ угашени, а од људства и објеката формирана *Прва аутожирска група*²¹, састава: штаб и две аутожирске ескадриле. Први командант *Групе* је ваздухопловни мајор Миодраг Николић²². Пут до аеродрома је пробијен поред жељезничке радионице, кроз данашње насеље „Шљака“. Мост на капији-1 је изграђен на Чамурлијском потоку. У закриљу између данашњег објекта за смештај људства (који је као и суседни завршен до 1936.г.), према данашњем падобранском полигону, налазила се црквица-богомолња.²³ На фотографији се види да је први торањ Аеродромске контроле летења, изграђен од дрвених талпипалисада, са потребним просторијама за рад људства. Одмах после из-

¹⁹ Објекти и сада постоје, до њих је после Другог светског рата дограђена монтажна Војничка кантина са поштом и чврст објекат Војничког ресторана, сва четири објекта су „преживела“ НАТО агресију.

²⁰ Историјски архив Ниша, ЗФ, ред.бр.5752, копија, фасцикла бр.87.

²¹ Претеча данашњих авиона са вертикалним полетањем: спушта се и подиже као хеликоптер и лети као оавион.

²² Наредба Ађ бр.6680 од 28.2.1938., Службени војни лист бр.8/1938.

²³ Срушили су је партизани из састава Команде аеродрома, која је успостављена по ослобођењу Ниша 1944.

раде травнате писте, контроле летења, привремених хангара француске производње, донетих са *Првом ескадрилом* Ваздухопловства Краљевине СХС, на аеродрому се лети.

Аеродром је *освећан 1936. године* уз саслужење великог броја свештеника Нишке епархије, присуство високих званичника Краљевске Владе из Београда, Моравске бановине, око 15000 посетилаца из Ниша и околних места. Потпуни завршетак изградње и увођење у употребу *максималним могућностима, за војни и цивилни саобраћај остварен је током 1937. године*. Надлежна за аеродром је *Пета ваздухопловне база*. Војни авиони²⁴ током 1938.г. користе аеродром Ниш, али се 1937.г. активира и помоћни аеродром код Корвинграда. У пролеће 1939.г. на аеродрому Ниш основан је *Пети ваздухопловни пук* (командант вазд. потпуковник Сергије Шегалин) састава: 25.извиђачка²⁵ и 35.ловачка група. Престројен је с јесени 1940.г. у *ловачки пук*, састава: 35.ловачка и 21. ловачка група (настала од 21.извиђачке, са 41,42. и 43.ескадрилом). Првог марта 1941.г. оснива се 36.ловачка група (111. и 112.ескадрила) од дотадашње 21.групе. *Пук* је у истим објектима локације јединица, али уз промену опремљености основним авионима, у извиђачко-ловачкој варијанти. У априлски рат 1941.г. („ратна приправност“ уведена 5.марта) *пук* улази са следећим саставом:

35. *ловачка група*, командант Фрањо Бал (109. и 110.ескадрила), 36. *ловачка група*, командант вазд.мајор Драго Брезовшек (111.ескадрила-капетан прве класе Војислав Поповић; 112.ескадрила- кап.1.кл. Константин Јермаков). За обуку слетали су авиони *б.ловачког пука* из Земуна.

Почетком 1941.г. на аеродрому Ниш оснива се *Трећа ваздухопловна област* (први командант вазд.пуковник Душан Павловић), са ваздухопловним базама: Скопље, Ниш и Краљево. Просторно покрива *Пету армијску области* (Ниш) и *Трећу армијску области* (Скопље). Састав *ваздухопловне базе* у Нишу чине: базна чета, противавионски митраљески вод, пионирски вод и ватрогасни вод.²⁶ На нишком аеродрому од пролећа 1939.г. налази се *Трећа пилотска школа*, премештена из Београда. Школа има једну школску ескадрилу²⁷. Пред рат, марта 1941.г. пресељена је на ратни аеродром Косор (Мостар). Такође, *Команда школа специјалиста*, основана 1.октобра 1939.г. са средиштем у Нишу, са укупно девет школа од којих су у *Нишу четири*: Оружарска, Метеоролошка, Шоферска, Школа помоћних служби. Од пролећа 1940. до пролећа 1941.г. ту се налазе две *чете Ваздухопловне подофицирске школе* премештене са Петроварадина.

²⁴ Ловци типа „Хокер Фјури“ за пресретање и обарање непријатељских бомбардера и ловаца.

²⁵ Авиони типа „Хокер-хајнд“, а из б. ловачког пука слетали авиони типа „Ме-109“ и „Ме-108 Тајфун“.

²⁶ Архив Војноисторијског института, К-40, рег.бр.40/1.

²⁷ Са пет авиона типа „Анрио“ и „Физир-ФП“.

*Нишки аеродром у
Другом светском рату*

Према ратном плану *Пети ловачки пук (35. и 36.ваздухопловна ловачка група)* улази у састав *Треће ваздухопловне мешовите бригаде*²⁸. Благовремено, пре немачко-италијанског напада на Краљевину Југославију, јединице пука су измештене на своје ратне аеродроме: штаб пука са једним авионом-ловцем и *35.група* са 14 авиона-ловаца на аеродром Косанчић, па онда Бојник код Лесковца; *36.група* са 15 авиона-ловаца на Режановачку косу код Куманова.²⁹ У Нишу остаје команда пука и непосредно потчињене јединице заједничких служби. Све јединице извршиле су мобилизацију још 12.марта 1941. године, са готовошћу од 22. марта 1941.г. за тренутна дејства. Пук има задатак да спречава дејство непријатељске авијације над простором Македоније и Србије јужно од линије Ртањ-Копаноник-Проклетије, штитећи тежишно Ниш и Скопље. На дан 6.априла, 36.група благовремено је узлетела са Куманова, примила борбу са немачким ловцима надмоћнијим по броју и техничким могућностима. У неравноправној борби наши храбри пилоти³⁰ су обо-

²⁸ Састав *Треће ваздухопловне мешовите групе* чинили су и 703.ескадрила за везу, *Трећи бомбардерски пук* (са 63. и 64.ваздухопловном бомбардерском групом). Штаб бригаде се налазио у селу Стобол код Приштине.

²⁹ Терзић, Велимир-Слом Краљевине Југославије 1941., Народна књига-Београд и други издавачи, 1984., стр.169-181, 269.

³⁰ Са застарелим ловцима типа „Хокер Фјурри“ оборили најсавременије ловце тог времена: 3 Ме-109, 1 Ме-110!

рили четири најсавременија фашистичка ловца и више њих оштетили. У тим ваздушним борбама оборено је 11 наших авиона, преостало је свега 3-4 у борби оштећених авиона. Погинули су команданти обе ескадриле, капетани Поповић и Јермаков, затим поручник Танасић, потпоручник Перовић, наредници пилоти Арсић, Миливојевић и Стојадиновић. Скоро сви пилоти који су узлетели-погинули су.

Командант 35.групе и његов помоћник (издајници Хрвати ступили у усташе), спречили су полетање групе. Самовољно полеће неколико пилота, гонећи Немценомачке авионе који су напали *Извиђачку ескадрилу Пете армије* (нишке) на аеродрому Шарлинце. Непријатељ бежи према Пироту, због бржих авиона и кашњења наших у полетању. Сутрадан, 7.априла, пук не дејствује: *36.група* нема авиона способних за лет, а *35.групу* издајници држе приковану за земљу. Неколико Срба пилота, упркос претњи војним судом и оружјем, полећу али без успеха. Већ 9.априла, *Пети ловачки пук престаје да постоји*. Преостали авиони из *35.групе* прикључени су *Четвртој ваздухопловној бригади*. Авионе из *35.групе*, уз командантска овлашћења, хрватски издајници пале су на земљи.

Четири авиона „Злин-12“ полетела су првог дана рата са аеродрома Борово, за аеродром Ниш. Успешно су слетели али одмах по слетању на нишки аеродром уништили су их немачки авиони.

По ратном плану противваздухопловне одбране Југославије, у Нишу је задејствована *Пета ваз-*

душна зона, непосредно потчињена Команди Територијалне ваздушне одбране Југославије. Зона је обухватала *11 месних ваздушних зона* (Ниш и десет насеља³¹), један главни и 13 обавештајних центара са 98 осматрачких станица.

Немци су 8.априла око 6 часова бомбардовали Ниш, а Хитлер је одустао од планираног падобранског десанта на Ниш и Скопље. У Априлском рату 1941.године, немачко ваздухопловство није потпуно уништало објекте аеродрома, већ своја дејства усмерава на авијацију, стајанке и људство на њима. Немци су имали другачије планове са аеродромом. Одмах по окупацији, објекте и инсталације, ујурбано стављају у употребу. С леве стране, одмах поред данашње капије-2, изграђују метални полуваљкасти хангар, по стандардима Луфтвафе Вермахта (*Luftaffe Wehrmacht*), (после рата је магацин, срушен 1997.г. по наредби команданта базе). Према Поповцу, граде кружни, укопани објекат за подешавање радионавигацијске опреме на авионима (стоји и сада са немачким ознакама). *Англоамеричко ваздухопловство наноси објектима велике штете. У бомбардовању 20.октобра 1943. град и аеродром разорени су више него 1941.године у рату Немачке против Краљевине Југославије. Неразумне и бесмислене нападе на град поновили су 30.марта 1944, 5. и 11. и 15-16.априла 1944.године, са 30-50 дејстава. Губитци у објектима били су велики. Отпочели су напад и у октобру 1944.г. када је Ниш већ био ослобођен (!?), а на аеродрому се налазили совјетски ло-*

³¹ Ниш, Лесковац, Крагујевац, Краљево, Крушевац, Чачак, Мрсаћ, Ћуприја, Параћин, Пожаревац, Винорача. (Терзић, В.-Исто.)

вачки и јуришни авиони. Руси узлећу и у ваздушном окршају над Нишом протерују англо-америчке бомбардере. Бомбардовање Ниша вршено је на захтев Ј.Броза³². На аеродрому су немачки ловци³³, са слабо обученим људством које при слетању оштећује авионе. Према сведочењу грађана који су присилно доведени на чишћење рушевина, два заробљена пилота улазе у немачки бомбардер, узлећу и успешно беже. Немци оснивају у Загребу Команду аеродромског подручја 6/XVII, под чијом командом су и аеродромске јединице на свим важнијим аеродромима па и на Нишу.³⁴ Уод октобра 1943.г. на аеродрому базирају немачки ловачки авиони 3. и 4.групе из 27.ловачког гешвадера.³⁵ Аеродром чувају Бугари уз краће боравке мањих група њихових авиона на овом и аеродрому Лесковац. Аеродром је ослобођен 14.октобра 1944.г. у борбама за ослобађање Града. На њему 13.децембра 1944.г. су авиони *Друге ваздухопловне базе НОВЈ* у прелету правцем Далмација-Пећ-Земун.

³² Операција „Недеља пацова“, уз разарање *само српских градови*: Лесковац, Ниш, Краљево, Подгорица, Београд, према Брозовом захтеву Черчилу! (Петрановић, Бранко: Србија у Другом светском рату 1939-1945., ВИНЦ, Београд, 1992.)

³³ Са авионима типа „Месершмит Ме-109“, а заробљени пилоти отели двомоторни бомбардер „До-17“!

³⁴ Микић, Војислав, *Немачка авијација на југословенском ратишту у борби против НОП-а 1941*, Војноисторијски гласник, Београд, бр.1/1985.

³⁵ Микић, Војислав, *Авијација окупаторских сила и НДХ у југославији 1941-1945*, Часопис „Лет“ број 1/1998, Музеј југословенског ваздухопловства, Сурчин, стр.179.

Војно-цивилни аеродром Ниш после Другог светског рата до данас

После ослобађања, Југословенска армија (ЈА) није знала шта ће са аеродромом. Поседају га пешадинци, чувају објекте и чисте рушевине. Активна градња застаје неколико година. Одмах после рата са њега лети ловачка и јуришна авијација³⁶, са мешовитим посадама: Руси и Срби. На аеродрому су јединице *ваздухопловне дивизије* (командант пилот пуковник Илија Зеленика први послератни стручни командант Аеродрома). Војним авионом³⁷ Транспортне групе ЈНА, врши се превоз путника и цивилни ваздушни саобраћај на линији Ниш-Београд. Наредњем Генералштаба ЈА у Нишу је од 28. јануара до октобра 1946.г., основана *Противавионска зона*, под командом *Нишке армије*.

У време сукоба са Информбиroom, са аеродрома Ниш била су два пребега у земље Варшавског уговора: Ил-2 и По-2.³⁸ На аеродрому лети транспортна авијација³⁹ за превоз трупа и материјала, а потом и први хеликоптери у ЈРВ. Сви су били англоамеричке производње. Од руске технике после „штурмовика“ који су летели по ослобођењу Ниша, од 1960. до краја 1980-тих стижу тран-

спортни хеликоптери⁴⁰.

У наредном времену Ниш постаје главна ваздухопловна база транспортне авијације и хеликоптерских јединица, оснивањем *119.транспортне авијацијске бригаде*. Касније се из ње издваја транспортна авијација и престојава у *119.хеликоптерски пук*, састава: противоклопне хеликоптерске⁴¹ ескадриле (једна у Лађевцима), ескадриле транспортних хеликоптера. Од издвојених авиона оснивају се две *транспортне авијацијске ескадриле* у Нишу, али у саставу бригаде са командом у Батајници. Крајем 1980-тих и почетком 1990-тих, у Нишу базира *Треће хеликоптерско армијско одељење из Треће армијске области*, наоружано противоклопним хеликоптерима. После укидања РВ у Копненој војсци, летилице улазе у састав *хеликоптерског пука*.

Пребазирањем падобранаца из Словеније, Загреба и Београда, нишки аеродром постаје центар војне падобранске обуке, за све специјалне јединице војске. Величина падобранске јединице се кретала од чете, преко батаљона до формирања бригаде, у свету чувене херојске, 63. падобранске бригаде. У 2006.г. преформирана је у 63.падобрански батаљон у саставу Специјалне бригаде Војске Србије са командом у Панчеву.

Тек од педесетих до 1998.г. у разним временским раздобљима, изграђено је пет хангара, Војнички

³⁶ Са авионима типа „Јак“, совјетске производње.

³⁷ Немачки транспортни авион типа „Јункерс“, заробљен 1944. код Никшића.

³⁸ Банац, Иво-Са *Стаљиним против Тита*, Загреб, 1990, стр.159-160; М.Мицевски и Б.Димитријевић: *Бег у Аустрију*, стр.40-41.

³⁹ Амерички „Даглас ДЦ-3“, од 1953. до краја 1976. и „Ц-47“. Енглески хеликоптери „С-51-Мк-1Б“ од 1954-1967.

⁴⁰ Руски хеликоптер Ми-4 и Ми-8 и транспортни авиони Ан-2 и Ан-24

⁴¹ Са противоклопним хеликоптерима „Гама“ и „Газела“, француско-југословенске производње по лиценци.

клуб, базен, војнички ресторан, зграда позадине, аеродромске контроле летења, Команде аеродрома и неколико мањих пратећих објеката. Последња зграда са челичном конструкцијом изграђена је 1985.г. Писта је више пута продужавана, посебно 1984.године, а последње после рата 1999.године, уз чишћење од НАТО бомби до 2003.године. На северној страни, преко писте, је цивилни део аеродрома и погонско војно складиште.

Ипак, преломна је 1953.г. када се део авијације премешта са аеродрома Лесковац. Те године, 25. фебруара, формирана је *161. ваздухопловна база првог реда*. У њен састав улазе *161. и 201. ваздухопловнотехнички батаљон* који обезбеђују *150. и 81. ловачки авијацијски пук* у Нишу и *127. ваздухопловнотехнички батаљон* који обезбеђује *107. ваздухопловни пук* у Лесковцу⁴². У лето 1992.г. база је престројена у *бригаду логистичке подршке*, потчињена Команди РВиПВО, одговорна за простор источно од линије Велика Морава-Копаник-Радан-Кожуф. Поседала је аеродроме Бор, Бојник, Лесковац и више хелидрома. Од 1994.г. поново је *ваздухопловна база* у саставу *Ваздухопловног корпуса*. Историјски је непобитно: *Аеродром Ниш никада није повратио развијеност, значај и углед ваздушне луке из времена Краљевине Југославије*

Напад НАТО на СРЈ 1999. године јединице аеродрома дочекале су спремно. Сва техничка, погонска средства и инвентар, измештени су изван аеродрома. База је одговорила

⁴² Сви у саставу *29. ваздухопловне дивизије, 7. ваздухопловног корпуса*.

свим ратним задацима, остварујући један изузетан подвиг у РВ и ПВО: *једина* је оправила писту и стазе за вожење авиона погођене са седам разорних бомби и поново их ставила у борбену употребу. Поред војних инжењераца резервиста, изузетну храброст су исказали грађевински радници из „Предузећа за путеве“ и „Нискоградње“, у саставу четири групе за оправку аеродрома. И при налету НАТО авиона остају за својим машинама (ваљцима, грејдерима, багерима, покретним асфалтним базама и др.). Главна снага у противваздухопловној одбрани аеродрома је *161. артиљеријско-ракетни дивизион*⁴³ из састава *Базе*. Овај храбри *дивизион* постаје последња одбрана⁴⁴ Ниша на линији: Трупале-Мрамор-Међурово-Александрово-Селичевица-Сува планина-Сићевачка клисура, поседајући висове и брда због већег домета. Фронт је дуг 41 км ваздушне линије! Дејствовао је жестоком ватром на сваки налет и напад агресора, уз утрошак од 800 до 3700 граната по нападу. Снажна ватра одвратила је многе непријатељске нападе од града. При томе, у одбрани ноћу, захваљујући досетки артиљераца у употреби⁴⁵ топовске муниције при дејству ноћу. Артиљерци су снажном

⁴³ Људство 70% резервисти. Командант потпуковник Душан Џунић.

⁴⁴ Одласком *артиљеријског пука ПВО* Треће *армије*, на Космет.

⁴⁵ Уместо да на сваких 5-10 граната „трочеваца“ од 20мм ставе једну у оквиру ређају сваку другу светлећу гранату. За НАТО пилоте ватра је језив ноћни призору и назвају је „*Српска ватрена олуја*“ (исто и Команда НАТО и Пентагон уз додатак: „*задивљујуће дејство Српске ПВО*“). (пуковник Ж.Р. Подовац - Предавања о Моралу)

запречном ватром оборили више кр-старећих ракета и вођених авио-бомби. Град Ниш и аеродром су нападнути преко 40 пута. Хеликоптерски пук се размешта на хелидроме од Радана до Бојника, осим два хеликоптера за службу трагања и спасавања (СТС). Највећи део *падобранске бригаде*, осим групе СТС, је на Космету. Са аеродрома дејствује *ловачко-бомбардерска ескадрила* из Подгорице из *172.авијацијске бригаде*, као и *ловци-пресретачи*.⁴⁶

Од оснивања, аеродром се, попут Феникса, сваки пута дизао изнова из пепела. Аеродром је уздарје грађана Ниша и ваздухопловаца, свом роду и отечеству, овековечено у историји ваздухопловства у Свету. И данас, упркос недостатку средстава, чине се напори да аеродром обнови своје објекте, али је то далеко од онога што је имао у периоду, не само пред рат 1999.године, већ и много више-пред рат 1941.године.

Очување историјских традиција српског ваздухопловства

Историју аеродрома, читаоци „Пешчаника“ и грађани Србије, могу видети посетом *Спомен-музеју Српске Авијатике и Аеродрома Ниш*. Отворен је 24.децембра 1997.године, поводом 85. годишњице Српске Авијатике. Поставка приказује настанак и развој војног и цивилног ваздухопловства у Србији од 1912.год. до данас, ваздухопловног покрета у Нишу и околини. Музејска поставка има преко 950 експоната свих кате-

горија: *тродимензионални, писани документи, журналистика, фотографије, видеотека, аудиотека, фотопозитиви свих експоната, сврстаних у три тематске целине. Накнадно настаје четврта, о борбеним дејствима и отпору грађана Ниша у агресији НАТО пакта 1999.године.*



Спомен-музеј су отворили командант РВиПВО генерал-пуковник Љубиша Величковић (храбро погинуо 1999.г. у одбрани отаџбине од НАТО агресије) и градоначелник Града Ниша господин Зоран Живковић. Руководилац истраживачког тима и аутор поставке је пуковник Живомир Р.Подовац. Истраживање је обухватило Ниш, Крушевац, Краљево, Сурчин, Београд, Немачку, Северну и Јужну Америку. Велики допринос изналажењу историјских извора дали су: *Историјски архив Ниш* (истакнути стручњаци Мица Ђенић и Братислав Сретић, службени фотограф Драгомир Величковић), *Завод за заштиту споменика културе Ниша* (директор Александар Радовић, стр. спец. Миша Ракоција), *Народни Музеј* (директор мр Радоје Костић, кустос Таса Јовановић), *Музеј Ратног ваздухопловства* (начелник потпуковник Војислав Стојановић) и *Музеј Југословенског ваздухоплов-*

⁴⁶ СТС два хеликоптера „Ми-8“. Бомбардера 17 „Супер Галеб Г-4“, ловци два „Миг-29“ и више „Миг-21БИС“.

ства-Сурчин (директор историчар Чедомир Јањић). Родољуби из више градова Србије, ставили су на располагање своје збирке, као што су: из *Ниша* (Србољуб Анђелковић председник Клуба голубара писмоноша, Вукадин Димитријевић колекционар, истраживач правник Бранислав Тикић, Велибор Миловановић, заставник Томислав Обрадовић; потомци pilota Српске авијатике и ВВКЈ-Милорад Стефановић, Зоран Стевановић, падобранац ст.водник Владимир Бјелић); *Крушевца* (Срећко Брадић); *Крајева* (Нада Бјелић, Обрен Николић, Мирослав Филиповић) и *Београда* (пилот ВВКЈ Станислав Џоцовић).

Музејску поставку је до сада разгледало око 15.000 посетилаца из целе Србије и иностранства, војно-дипломатски представници у Србији, припадници свих родова Војске. Генералштаб Војске Југославије, 1992. доноси одлуку да се 24.децембар обележава као Дан Ратног ваздухопловства и противваздухопловне одбране. Зато се покреће предлог⁴⁷ за подизање споменика на месту првог аеродрома српске авијације. После изнађеног места локације аеродрома из 1912. у атару села Трупале, отпочете су припреме за изградњу у кругу мотела „Наис“, на узвишењу између базена и ауто-пута, где се налазио северозападни крај писте. Уместо величанственог комплекса, откривен је 2002.године, са-

⁴⁷ Промотивним чланком „Крај историјског заборавља“ (Живомир Р.Подовац, лист „Војска“ од 22.12.1994.), иницијатива излази у јавност, уз безрезервну подршку Скупштине Града Ниша и Градоначелника Зорана Живковића.

мо споменик на 90-то годишњицу Српске авијатике, на тргу⁴⁸ код железничке станице Ниш. Аутор споменика је нишки академски вајар Владо Ашанин. *Само место историјског догађаја је данас без икаквог обележја* - нити спомен плоча!

Крајем 2004.године, током 2005. и поново у марту 2006.године покретана иницијатива⁴⁹ за оснивање музејске збирке о историјату аеродрома Ниш, на цивилном аеродрому „Константин Велики“. Збирку ће чи-

⁴⁸ Због несхватања значаја спомен-комплекса за државу, град и сам угоститељски објекат, од стране директора мотела „Наис“, потезања имовинско-правног спора са Скупштином Града, која је то земљиште пре три деценије изнајмила за коришћење и подизање објекта, пројекат монументалног споменика висине 13,7м са статуом Икара на пиједесталу, комплекса са реконструисаним објектом из 1912., полетно-слетном стазом уз специјалне светлосне ефекте НИЈЕ остварен. На тргу због малог простора, пиједестал је скраћен на 9м висине, без пратећих садржаја.

⁴⁹ Родоначелник идеје Бранислав Тикић подноси (крајем 2004.) предлог градоначелнику Ниша, председнику општине Црвени Крст и Министарству културе. Крајем 2005. и Градском већу (за поставку и издвајање новца у буџету за 2006. Веће Закључком бр.06-16/2005-03-37 од 28.11.2005. усваја предлог. Због изостајања 13.3.2006.) поново покрећу: полицијски службеник МУП Бранислав Тикић дипл. правник, адвокат Горан Ђорђевић, пуковник практичне акције надлежних, предлог, овог пута преко директора Аеродрома Радисава Радојковића (акт бр.332 од Живомир Р.Подовац, уз писмо подршке удружења грађана „Стари Ниш“ (акт бр.15 од 7.3.2006.) и „Старе Нишлије“ (акт од 6.3.2006). Директор и Управни одбор аеродрома Ниш свесрдно прихватају предлог уз обраћање Министарству одбране Србије, које усваја предлог и Команди Ваздухопловних снага и ПВО даје задатке из делокруга Војске.

нити све категорије експоната укључујући и изложбу оригиналних типова летилица. Циљ оснивања музејске збирке је ширење сазнања код наших и страних грађана, о богатој традицији ваздухопловства у Нишу.

Дуга традиција цивилног ваздушног саобраћаја у Нишу

Цивилни ваздушни саобраћај из Ниша датира из времена по ослобођењу у Првом светском рату 1918. године, када Врховна команда српске војске организује авионску поштанску везу. Због порушених и оштећених железничких и друмских комуникација, поштанска веза на линији Нови Сад-Београд-Ниш-Скопље одржавала се војним авионима „Потез-14“, преко аеродрома Ниш. По успостављању копнених путева и веза, престаје овај вид преноса поштанских пошиљки све до 1935. године. Септембра 1924.г. у Нишу је основана једна од шест *ваздухопловних метеоролошких станица* у Краљевини СХС. Авионски превоз путника у Краљевини обављало је предузеће „Аеропут“⁵⁰ из Београда, претеча данашњег ЈАТ-а⁵¹, уз коришћење разних типова авиона⁵².

⁵⁰ Предузеће за ваздушни путнички саобраћај „Аеропут“ основано је 1927. у Београду. До Другог СР имао 15 авиона који су у рату Краљевине против Рајха, мобилисани као *Транспортна група ВВКЈ* и сви уништени у борбама.

⁵¹ Прича о Југословенском авио-транспорту, ЈАТ, Београд, 1987.

⁵² Авиони „Потез 29“ једномоторни двокрилац са пет путничких седишта (Историјски архив Ниш, ред.бр.3541, копија, фасцикла бр.59), авион „Спартан“ са седам седишта (Историјски архив Ниш, ЗФ, ред.бр.3541, копија, фасцикла бр.59).

Године 1934. војни аеродром Медошевац оспособљен је и за цивилни путнички саобраћај, а 1.маја 1936. године⁵³ отворена је прва редовна цивилна путничка ваздушна линија, међународног значаја, на линији Београд-Ниш-Скопље-Битољ-Солун.

„Новину за наш ваздушни саобраћај представља ваздушни саобраћај престојнице с Нишом, са чијег је ново уређеног аеродрома кренуо први путнички авион за Београд.“

(„Јуче су отворене наше ваздушне линије“, чланак „Политика“, Београд, 4.мај 1936.)⁵⁴

Такође, лист „Политика“ за 8.мај 1936.г. објављује оглас „Аеропута“ да је од 1.маја отворена стална ваздушна линија Београд-Ниш-Скопље-Битољ-Солун. То је *осма деценија редовног (и скоро девет деценија од првог повремениог) цивилног ваздушног саобраћаја у Нишу*. Оваквом, веома дугом традицијом, може се похвалити мали број градова у Европи и Свету. Са дужим или краћим прекидима, уз често неразумевање надлежних органа, овај значајан вид саобраћаја опстаје и устаљује се до данашњих дана.

Број путника се стално увећавао до избијања рата 1941.године. Авионима „Аеропута“ са нишког аеродрома превожене су и поштанске пошиљке, различита роба и штампа. За превоз штампе заслужни су отац и син Петар и Миле Динић, нишке сајције, ревизори и дистрибутери штам-

⁵³ Поједини извори наводе 1935., што није тачно, већ се ради о 1936. према периодици тог времена.

⁵⁴ Матица Српска, архивска грађа-периодика, Нови Сад.

пе за Ниш и околину. Превоз путника и разне робе са војног аеродрома са травнатом пистом код Медошевца, стално се увећавао, а нарочито после доградње аеродрома у току 1937-1938.године.

По окупацији Ниша у Другом светском рату, нишки аеродром су запосели авиони немачке и бугарске војске. После ослобођења, аеродром је преузело Ратно ваздухопловство ЈА и није коришћен у цивилне сврхе све до почетка седамдесетих година двадесетог века. Војним авионима врши се превоз за цивилне потребе (путници, пошта) све до оснивања ЈАТ-а 1947.г. Први пут после рата, у лето 1971.године ЈАТ обавља са нишког, тада искључиво војног аеродрома, чартер туристичке летове до Тивта. Представништво ЈАТ је у просторијама Клуба, затим у данашњој Вождовој улици.⁵⁵

Наредне, 1972.године, на основу позитивних искустава са сезонским чартер летовима, Скупштина општине Ниш⁵⁶, основала је *Предузеће за ваздушни саобраћај у изградњи*. Развијајући домаћи авио-саобраћај, наш највећи авио превозник ЈАТ је 1973.год. омогућио да се и Ниш са свог војног аеродрома без савремене писте укључи и добије сезонску линију за Сплит и Тиват, а од 1974.г. од Ниша за Тиват, Дубровник и Сплит.⁵⁷ Од 1975.године загребачко

авио предузеће „ПАН-Адриа“ почиње сарадњу са ЈАТ-ом и одржава линије Београд-Мостар-Ниш-Тиват, Сплит-Ниш, Скопље-Ниш-Загреб и Скопље-Ниш-Београд-Подгорица-Тиват.⁵⁸ Поред путника, авиони „ПАН-Адрие“ превозили су поштанске пошиљке и другу робу. У то време прихват и отпремање путника обављано је из зграда на војном аеродрому. После овог првог обнављања цивилног путничког саобраћаја са аеродрома Ниш, по завршетку Другог светског рата, у првој половини седамдесетих година прошлог века, све до 1986.године поново долази до замирања цивилног аеро-саобраћаја у Нишу. Забележено је да 4.септембра 1978.г. са нишког аеродрома лети и пољопривредна авијација за запрашивање поља, речних корита и мочвара против комараца.⁵⁹ Преговори са ЈАТ-ом вођени су 1985.године, када Божидар Јоцић, председник Скупштине општине Ниш, са сарадницима дочекује делегацију ЈАТ на аеродрому. Разгледани су сви објекти аеродрома и вршена оцена подобности за редовни ваздушни саобраћај. Утврђене су мере за доградњу аеродрома за ову намену. Извршено је и пробно слетање италијанског путничког авиона. Исте године врши се и превоз робе са нишког аеродрома, а изграђен је прилазни пут за цивилно пристаниште и подигнута и челична конструкција

⁵⁵ Војни авиони „Јункерс ЈУ-52“ (ИА Ниш, ЗФ, ред.бр.5765, копија, фасц. 87.), ЈАТ од 1971. двомоторним клипним путничким авионима америчке производње типа „Конвер“ (ИА Ниш, ЗФ, ред.бр.5774, 5814, копија, фасц. бр.87).

⁵⁶ Енциклопедија Ниш, том: Привреда, Градина, Ниш, 1996.

⁵⁷ Саобраћа 1971. двомоторни клипни авион

„Конвер ЦВ-440“, тзв. „метрополитен“, одличан при коришћењу у ЈАТ. На линијама 1974. летела је „Цесна Ц-4“, а „Конвер“ је коначно искључен из саобраћаја.

⁵⁸ Историјски архив Ниша, ЗФ, ред.бр.5776-5779, копије, фасцикла бр.87.

⁵⁹ Историјски архив, ЗФ, ред.бр.5781, копија, фасцикла бр.87.

аеродромске зграде.⁶⁰ Нова наменски прављена пристанишна зграда цивилног аеродрома Ниш свечано је отворена 12.октобра 1986.године. Уочи свечаности, Историјски архив Ниша отвара 11.октобра, у Дому ЈНА у центру града, велику изложбу фотографија под називом: „Улога и значај Ниша у развоју ваздухопловства“, која је масовно посећена. Писта је модернизована и продужена на 2200x45м, а стазе за вожење за цивилни део 300x2м и платформа за авионе са две позиције. Намена аеродрома је остала двонаменска: војно-цивилна. Тада цивилни аеродром Ниш добија и *статус међународног аеродрома*. Са извесним, дужим и краћим прекидима, обављаће се путнички и робни авио саобраћај из Ниша све до НАТО агресије 1999.г. Тада је писта знатно оштећена. Уз страну помоћ, после НАТО агресије, писта се обнавља и продужује, као и платформа за авионе. У пролеће 2004. године, уз велики аеромитинг, аеродром је поново отворен под именом „*Константин Велики*“. Тада се са најстаријег српског аеродрома поново успоставља авио саобраћај, на велику радост љубитеља летења, житеља и привредника Ниша и овог дела Србије.

Спортско ваздухопловство у Нишу

На војном аеродрому Ниш, од 1927.г. делује *Обласни одбор Аеро-клуба „Наша Крила“*⁶¹. Бројно члан-

⁶⁰ Историјски архив Ниша, ЗФ, ред.бр.5801-5806, копије, фасцикла бр.87., ред.бр.5809 до 5811, копија, фасцикла бр.87.

⁶¹ На оснивачком састанку 22.10.1921. код „Белог Орла“ у Београду основан је „Српски

ство лети на једрилицама и авионима.⁶² У чланку „Чувајмо наше небо!“, „Нишке новине“ од 17.септембра 1933.г. најављују *Други ваздухопловни слет*, у организацији нишког аероклуба (АК). Током 1934.године *Обласни одбор АК Србије „Наша крила“*, повео је снажну акцију за јачање организације. Број *месних одбора* је повећан за 200%, а број чланова за 250%! За око 5000 слушалаца одржано је 20 предавања. Септембра месеца одржан је *Трећи ваздухопловни слет* на летишту Медошевац, уз учешће *Трећег ваздухопловног пука* и *Првог баталјона ВВКЈ*, са око 12000 посетилаца, уз 163 ваздушна крштења. Ове године обновљен је рад пет⁶³ нових месних одбора, тако *Окружни* има 10 месних⁶⁴. Примљено је 1080 нових чланова.

Први сеоски аеромитинг у Моравској и Вардарској бановини на летишту Бојник код Лебана одржан је 26.јуна 1937. у организацији Обласног одбора Ниш. Према нађеној јубиларној плочи-медаљону, ливеној 1937.године, поводом *десетогодишњице Обласног одбора Аеро-клуба „Наша крила“*-Ниш, *Обласни и Месни одбор Ниш*, обележили су 50.годишњицу ослобођења Ниша од Турака и откривање Споменика Ослободиоцима Ниша у центру града,

аеро-клуб“, а 1922. преименован у „Аеро-клуб Краљевине СХС“ (Лист „Наша Крила“, бр.11, октобар 1996, Београд, стр.4-5).

⁶² Група аутора-Историја Ниша, II том, „Градина“-Ниш, Ниш.

⁶³ Куршумлија, Прокупље, Лесковац, Књажевац, Сврљиг.

⁶⁴ Ниш, Пирот, Цариброд, Бела Паланка, Куршумлија, Прокупље, Лесковац, Књажевац, Сврљиг, Зајечар.

на Видовдан 28.јуна 1937.године. Према писању листа „Правда“⁶⁵ извршено је крштење првог авиона Клуба типа „Физир-П“ YU-PDN именованом „*Ниш*“⁶⁶, уз саслужење митрополита скопског Јосифа и епископа нишког др Јована. Авиону је кумовао министар социјалне политике и народног здравља Драгиша Цветковић, разбијањем флаше шампањца о авион уз речи: „Крштавам те именованом-*Ниш*!“ Све се одвијало на хиподрому у Чаиру (данашњи простор стадиона „Раднички“). У свом говору председник Обласног одбора генерал Миљковић изјави да је за 10 година основано 12 месних и 10 школских одбора и 10 школа за израду аеропланских модела. Истог дана, поподне, изведен је аеромитинг на аеродрому Медошевац.

Управа Обласног одбора из Ниша је уз помоћ Моравске бановине и бана М. Новаковића 1937. г. Одлучила да купи веома модеран једномоторни нискокрилац немачке производње авион „Месершмит Тајфун“ и у лето 1938. је то и учинила. Авион „Месершмит 108Б-1 Тајфун“ купљен је 15.јуна, у земљу долетео 18.јула. Према фото-документацији Историјског архива Ниш, 25. септембра крштен је именованом „*Морава*“, понос нишких „аероклубаша“ обзиром на његове изузетно високе летачке могућности.⁶⁷ У време крштења носио је ознаку YU-PFC и био једини авион тог типа у Краљевини, а следећи ће у земљу доћи тек за годину

⁶⁵ Лист „Правда“, Београд, 29.јун 1937.

⁶⁶ „Наша крила“, Београд, бр.335/336, 7.јули 1937.

⁶⁷ Историјски архив Ниша, ЗФ, ред.бр.5817, копија, фасцикла 87.

дана и то војни.⁶⁸ Тодор Дрндарски из Осијека, крајем 1937. продаје свој авион „Мот-Мајор“ YU-PCN, нишком Обласном одбору, који је 1.јануара 1938.године уписан у његово власништво.⁶⁹ Аероклуб од 1937.године користи и помоћни аеродром код Корвин града на путу за Лесковац. Са овог аеродрома лете једрилице типа „Врабац“. На аеро-слетове долази много грађана из Ниша и свих околних места.⁷⁰

Клуб набавља и двокрилни авион Мот-Мајор „Дехевиленд“ (DH.60G.III Moth Major) и 4.јуна 1939.год. организује свечаност осветљења авиона и крштава га именованом „*Тимок*“, а истог дана још једна једрилица на крштењу добија име „*Топлица*“.⁷¹ Нишки Обласни одбор је у међувремену вратио свој „Рогожарски“ РВД-13 YU-PFO. У летећој сезони за 1939.г. замењен је са другим РВД-13, овог пута са ознаком YU-PFE. У мају 1939.године овај авион нишког Обласног одбора обишао је свој Месни одбор у Зајечару.⁷² Има неких података да је почетком 1939. год. од стране Средишне управе, нишком Одбору дат на привремену употребу скопски „Кодрон Пеликан“ YU-PFH, а вероватно 1940.године Средишна управа га продаје.

⁶⁸ „Наша крила“, бр.335-336 од 7.јула 1937. и бр.397 од 1.октобра 1938.

⁶⁹ Регистар ЈВ, 1.1.1938, Годишњак ЈВ за 1938.

⁷⁰ Историјски архив Ниша, ЗФ, ред.бр.5751, копија, фасцикла бр.87. и часопис „Наша Крила“, Београд, 1935.

⁷¹ Историјски архив Ниша, ЗФ, ред.бр.5753 до 5759, копија, фасцикла 87, ред.бр.5760, фасцикла бр.87.

⁷² „Наша крила“, бр.429, 13.мај 1939.

Истакнути члан Аероклуба у то време је дугогодишњи свештеник у Нишу, старешина храма Светог Николе, прота Живота Јанковић, који за допринос развоју организације „Соко“ и Аероклуба Ниш добија краљевски Орден југословенске круне. Чланови су и виђеније нишлије: Ђорђе Јовановић рентијер члан Управе Клуба, коњички мајор Димитрије Станојевић, Јован Илић фотограф, Филип Баранов пилотски ас, Слободан Тодоровић-Олаф⁷³ студент, Миодраг Станимировић-Мија (1937.г.)⁷⁴ и др.

После Другог светског рата, спортско ваздухопловство обнавља рад у оквиру организације *Народне технике* као *Ваздухопловно друштво*. Потом се издваја и под називом „Аероклуб Ниш“ обнавља рад крајем 1946. и почетком 1947.године оснивачком седницом у препуној сали биоскопа „Парк“. У Управни одбор бирани су Александар Китић, Родољуб Буздуновић, пилот пуковник Илија Зеленика, поједини чланови Обласног и Месног одбора пре рата. Тада Клуб постаје члан Ваздухопловног савеза Србије. Прва зграда Клуба је поред управне зграде Народног музеја (срушена и подигнута

зграда сада „Поштанске штедионице“). Потом Клуб се премешта у зграду на данашњем Синђелићевом тргу. Из Савезног спортског ваздухопловног центра Вршац, упућен је у Ниш инструктор једриличарства Радован Ђорђевић који оснива Једриличарску школу при Клубу и постаје њен управник. На аеродрому Ниш, Клуб користи различите типове једрилица и авиона.⁷⁵ Летилице су биле смештене у и око првог хангара до капије број 1 (Ложионица). Користе се и летилишта Корвин град, аеродром Лесковац, где је и војна авијација, а за цепне једрилице и Делијски Вис.

Падобранска секција основана је крајем 1947.године када су извршени први скокови падобранаца руским падобранима из руског двомоторног авиона. Спортско падобранство доживљава снажан полет доласком војних падобранаца на аеродром Ниш. Падобранска секција при Аероклубу, убрзо постаје веома бројна и преузима примат у спортском падобранству бивше СФРЈ. Веома успешно ради и авио-макетарска секција са бројним чланством. Велики аеромитинзи после Другог светског рата, уз масовно учешће војне и

⁷³ Чудна је судбина овог студента технике у Београду и спортског пилота: добио је норвешки надимак „Олаф“ (због плаве косе и очију), рођен 1921. у Нишу, интерниран 1942. баш у Норвешку где је стрељан 17.7.1942.! Познат и по томе што је летећи уништио једрилицу Клуба, па је његов отац Станимир нишки млинар, купио нову. (истражио Б.Тикић из извора познатог нишког новинара и уредника Радио Ниш, г-дина Саше Димитријевића)

⁷⁴ Историјски архив Ниша, ЗФ, ред.бр.5749, копија, фасцикла бр.87.

⁷⁵ Једрилице „Саламандер“, немачке „СГ“ једносед отворена, наше „Врабац“, „Чавка“, „Јастреб“. Први авиони: „По-2“ руски двокрилац, двосед; „Дар-9“ бугарски двокрилац; „Тајгер Мат“, енглески; наша „Тројка“; руски „УТ-2“ и „Шч-2“ (за падобранце).Цепне једрилице „Врабац“ залетом на гуму за старт („праћка“). Казивање и лична архива: Александар Китић, цивилно лице на служби у ЈНА, ваздухопловнотехнички специјалиста, резервни вазд.капетан, рођ. 1928. и живи у Нишу, у Аероклубу од 1946. (истраживач Бран. Тикић)

спортске авијације и војних и спортских падобранаца, одржани су: 24.маја 1981, 23.маја 1982.године⁷⁶, итд. Аероклуб ради и данас. Једно време носи назив „*Први српски пилоти*“, а своје авионе базира и даље у

крајњем источном хангару, који је порушен 1999.године у агресији НАТО пакта. Сада је ту нова зграда и хангар за обуку падобранаца.

⁷⁶ Историјски архива Ниша, ЗФ, ред.бр.5782 до 5794, копија, све у фасцикли бр.87.