

MONOPOLISTIČKE AMBICIJE I „KAŠNJENJE“ U PROIZVODNJI VAZDUHOPLOVNE INDUSTRIJE U KRALJEVINI JUGOSLAVIJI*

APSTRAKT: Članak daje pregled do sada neistraženih monopolističkih ambicija vazduhoplovne industrije u Kraljevini Jugoslaviji prema vojnom i civilnom vazduhoplovstvu. Ukazuje se na ambicioznost proizvodnih programa koji su pred Drugi svetski rat doveli do specifičnog kašnjenja u isporukama novih aviona. Rad je pisan na osnovu arhivske građe koja se čuva u Arhivu Jugoslavije, stručnih vazduhoplovnih časopisa iz 1930-ih, kao i literature.

Ključne reči: Kraljevina Jugoslavija, Vazduhoplovstvo, vazduhoplovna industrija, monopol

Tokom 1923. započela je izgradnja vazduhoplovne industrije u Kraljevini SHS. Temelj je postavljen inicijativom načelnika Odeljenja za vazduhoplovstvo đenerala Milana Uzelca. Potom je maja 1923. Ministarstvo vojske obavestilo Savez industrijalaca da je vlada voljna da „odobri podizanje avionskih fabrika, te da ustupi izradu aviona za naše vazduhoplovstvo kojoj od naših domaćih fabrika“.

Ministarstvo je planiralo da se pojedinim fabrikama poveri na izradu najviše do 40 aviona bez motora. Motore je trebalo da obezbedi (kupi) Ministarstvo vojske. Nagovešteno je da će se ista porudžbina davati i sledeće dve godine uz određivanje svih uslova izrade aviona. Ministarstvo će dati planove i uslove za svaki naručeni tip, ili će se označiti tip koji se želi i nabaviti potrebna licenca.

Preporučeno je da se fabrike ograniče na izradu jednog tipa i da se u njemu specijalizuju. Fabrikama će se isplaćivati cena koštanja sa izvesnim

* Rad je deo projekta *Srpsko društvo u jugoslovenskoj državi u 20. veku: između demokratije i diktature* (177016), koji finansira Ministarstvo prosvete, nauke i tehnološkog razvoja Republike Srbije.

procentom zarade, ukoliko se ne utvrde stalne cene.¹ Đeneral Uzelac je 17. juna tražio od predsednika Saveta industrijalaca da se njemu upute ponude za „ovu vrstu“ industrije.²

U ovom periodu, tokom 1923, više privatnih firmi (*Anrio, Lebedef, Fabrika vagona Slavonski Brod, Stolarska fabrika Pejaković i Pajić, Bote i Erman*) obratile su se sa idejom o otvaranju pogona za proizvodnju aviona. Pojedine od njih su se žalile Ministarstvu trgovine i industrije na fabrike koje su dobile posao, zahtevajući ga za sebe i pravdajući svoje žalbe spremnim kapacitetima.³ Stranih (francuskih) inicijativa je bilo, ali u ovom periodu nije došlo do otvaranja inostranih fabrika. Takođe, Upravni odbor društva za vazdušni saobraćaj Franko-Rumen je bio zainteresovan da otvori radionicu za remont aviona kojima je društvo letelo u regionu.⁴ Tako su nosioci razvoja bili istaknuti „domaći“ pojedinci iz vazduhoplovstva. U periodu 1923–1924. formirane su prve vazduhoplovne fabrike: „Ikarus“ u Novom Sadu i „Rogožarski“ u Beogradu.

Nastanak domaće vazduhoplovne industrije vezan je za 11. oktobar 1923. Tada je grupa privrednika iz Novog Sada formirala društvo pod imenom „Ikarus“, sa podnazivom „Prva srpska industrija aeroplana, automobila i strojeva Kovačević i dr. – Novi Sad“. U rukovodstvu fabrike, osim braće Kovačević, bili su i dvojica važnih aktera avijacije u tom trenutku: Dimitrije Konjović, bivši prvi „komandant“ Pomorskog vazduhoplovstva Kraljevine i inž. Josip Mikl, konstruktor hidroaviona u Austro-Ugarskoj.⁵ Porudžbine Komande mornarice za izradu Miklovih hidroaviona značile su širenje proizvodnih kapaciteta i prijem novih radnika. Tako je od radionice postepeno nastala prava fabrika. Sa druge strane, nagoveštene nove porudžbine od Vazduhoplovstva uticale su da se Ikarus pretvori u akcionarsko društvo sa znatno uvećanim kapitalom, koji je sa dva miliona dinara 1. avgusta 1924. porastao na pet miliona dinara 1. marta 1925.⁶ Kako piše Sava Mikić, „Prva

¹ Arhiv Jugoslavije, fond 76, f. 134, MViM, Opšte vojno od., pov F Đ br. 5118, 14. maj 1923.

² Isto, Odeljenje za Vazduhoplovstvo, Vaz T. Br. 2159, 19. jun 1923.

³ Isto, fond 335, f. 19; Isto, f. 337; *Domaća fabrika aviona*, Jadranska straža, br. 4, april 1923, 17–18; *Gradnja tvornice aeroplana u zagrebu*, Jadranska straža, br. 7, jul 1923, 16.

⁴ Još u vremenu određivanja artikala za nabavku putem francuskog kredita od 300 miliona franaka 1923–1924, francuski vojni ataše u Beogradu Deltel obraćao se ministru vojnom đeneralu Pešiću sa idejom da se osnuje vazduhoplovna fabrika sa francuskim kapitalom između 11–13 miliona franaka za konstrukciju aviona i motora (kooperacija Potez Loren-Ditrih). Ministar je odgovorio da ukoliko bi te ponude bile pouzdane, Ministarstvo vojske, (tačnije Vazduhoplovstvo), moglo bi da odgovori sigurnim porudžbinama kod ove francuske fabrike. – Stanislav Sretenović, *Francuska i Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca*, Beograd 2008, 391.

⁵ AJ, MIP KJ, Bilten, br. 43, novembar 1925, 16–17; Nikola Žutić, *Avioindustrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugoslaviji 1918–1945*, Beograd 2004, 25.

⁶ AJ, fond 65, f. 1493, Zapisnik skupštine akcionara Ikarus AD, 28. januar 1925.

srpska fabrika aeroplana Živojina Rogožarskog“ u Beogradu bila je „zbilja prva koja je otpočela stvarnu izradu aeroplana u zemlji“. Firma je protokolisana kod beogradske Industrijske komore 21. aprila 1924, a „prvi aeroplan poleteo je pred predstavnicima vlasti i korporacija na Banjici 10. maja 1925. godine“.⁷

Britanski vojnodiplomatski predstavnici u Kraljevini su sa priličnom skepsom 1924. godine posmatrali razvoj jugoslovenske vazduhoplovne industrije. U svojim procenama isticali su da su konstrukcije prvih aviona „takozvane domaće“, kao i da se motori ne proizvode u Kraljevini SHS niti da u njoj postoje fabrike koje su „u stanju“ da ih proizvedu. Sledeće, 1925. godine Britanci su komentarisali da fabrika Ikarus u Novom Sadu „nije naročito uznapredovala u nastojanjima da proizvede domaći avion. Proizvodnja je sada ograničena na školske avione i hidroavione za vojsku i mornaricu, opremljene Austro-Daimler motorima od 100 konjskih snaga, zaplenjenim od Austrijanaca krajem rata. Sve čelične cevi, žičani spojevi, itd, još uvek se moraju nabavljati iz inostranstva.“⁸

U periodu 1927–1930. postojeće dve fabrike se dalje razvijaju, a nastaje sledeći talas formiranja fabrika vazduhoplovne industrije u kojem su nastali „Zmaj“, Industrija aeroplanskih motora u Raković, Državna fabrika aeroplana u Kraljevu za proizvodnju aviona Brege, Vljaković i druge. Fabrike vazduhoplovne industrije se objedinjuju u posebnu interesnu zajednicu, koja ubrzo počinje organizovano da nastupa prema državnim i vojnim organima.

Kako piše Sava Mikić: „Za ovaj posao trebalo je tražiti tri stvari: duboki patriotizam, dobro poznavanje posla i materijalne žrtve, koje u poslu dolaze i organizatorsku sposobnost rada, da bi se moglo uopšte računati na uspeh i zamah, koje traži svaka domaća industrija“.⁹ Praksa funkcionisanja te industrije tokom 1930-ih, međutim, pokazuje da su pojedini načini nastupa prema državi (vojsci) i poslovanja bili daleko od patriotskog, poslovnog i sa žrtvama koje su podnosile druge vazduhoplovne organizacije i sama država.

⁷ *Naša krila*, br. 11, maj 1925; Ognjan Petrović, *Vojni aeroplani Kraljevine SHS/Jugoslavije 1918–1930*, Let, br. 2, Beograd 2000, 51.

⁸ *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji, Godišnji izveštaji Britanskog poslanstva u Beogradu*, knjiga I, 1921–1930, priredio Živko Avramovski, Zagreb 1986, 278.

⁹ Sava J. Mikić, *Istorija jugoslovenskog vazduhoplovstva*, Beograd 1933, 646. – Radi poredjenja navodimo da je u savezničkoj Rumuniji fabrika SET u Bukureštu formirana 1923, IAR u Brašovu 1925, a ICAR u Bukureštu 1932. Axworthy Mark /Scafes Cornel /Craciunoiu Cristian, *Third Axis, Fourth Ally, Romanian Armed Force in the European War, 1941–1945*, Arms and Armour, London 1995, 239.

Monopolistički nastup industrije prema Vazduhoplovstvu

Fabrike aviona i druge vazduhoplovne opreme u Kraljevini SHS/Jugoslaviji od svog nastanka i početka serijske proizvodnje u drugoj polovini 1920-ih počele su da se organizuju u neku vrstu asocijacije, koja je postojala pod različitim nazivima i sa prekidima sve do 1941. godine. Tako je već 8. februara 1926. na inicijativu akcionara Ikarusa održana u Ministarstvu vojnom šira konferencija o vazduhoplovnoj avio-industriji, kojoj su prisustvovali ministar vojni, ministar trgovine i industrije, načelnik odeljenja Vojnog vazduhoplovstva i predstavnici industrije. Zaključci konferencije „stimulativno su uticali na razvoj domaće avio-industrije“.¹⁰

Ujedinjavanje mlade vazduhoplovne industrije zasnivalo se na zaštiti interesa pojedinih preduzeća ili objedinjenog nastupa, često ambicioznog i monopolističkog prema državi i vojsci, odnosno Kraljevskom aero-klubu „Naša krila“ ili Društvu za vazdušni saobraćaj „Aeropot“, koji su u stvari bili jedini kupci njihovih proizvoda. O tome svedoče podaci o dugotrajnom pritisku na Vazduhoplovstvo (Aero-klub ili Aeropot) da prihvati više cene proizvedenih aviona, kao i često obraćanje drugim državnim institucijama radi zaštite svog monopolističkog položaja.

Tako je Savet aeronautičkih industrija Kraljevine juna 1929. dostavio „mišljenja i predloge“ za „osposobljenje i jačanje nacionalne vazduhoplovne industrije.“ U tom trenutku u Kraljevini bilo je: jedna Državna fabrika aviona u Kraljevu (DFA), tri privatne fabrike aviona (Ikarus, Rogožarski, Zmaj) i dve avionskih motora (IAM – Industrija avio-motora Rakovica, Vlajković), dva privatna preduzeća za opravku aeroplanskih motora (Jasenica, Ećimović) i jedno koje se bavilo izradom vazduhoplovne opreme (Teleoptik). Kod tri avionske fabrike kapital je bio potpuno domaći, kod IAM u Rakovici nešto više od polovine, dok se u fabrici Vlajkovića polovina kapitala nalazila u domaćim rukama. Na bazi po 5–6 tipova aviona koji su proizvođeni u tri fabrike i jednim tipom kod DFA, Savet je tvrdio kako je „naša vazduhoplovna industrija u stanju da fabrikuje sve vrste aeroplana i hidropplana“ (!). Iako je izrada avionskih motora tek započela, i tu je bilo samouverenosti. Potpuno je neverovatno da je u prvoj godini rada dve fabrike za proizvodnju motora, Savet aeronautičkih industrija Kraljevine SHS zaključio: „Što se tiče postojećih u zemlji fabrika aeroplanskih motora, potrebno je konstatovati, da one mogu da zadovolje sve potrebe našeg vojnog i civilnog vazduhoplovstva, i u kvalitativnom i u kvantitativnom pogledu. Ova preduzeća mogu da fabrikuju motore počev od malih za sportske avione, pa

¹⁰ Za ovaj period videti AJ, fond 65, f. 1493, zapisnici skupštine akcionara Ikarus AD; Nikola Žutić, *Avioindustrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugoslaviji 1918–1945*, Beograd 2004, 27–28.

do najjačih motora, preko 500 K. S. koji daju ratnim aeroplanima najbolje performanse“. Uz pohvale izboru dva tipa motora (Jupiter 500 ks i Valter 120 ks) koji su počeli da se proizvode u Kraljevini, istaknuto je sledeće: „U interesu (je) razvitka i emancipacije nacionalnog vazduhoplovstva i nacionalne industrije da svi avioni vojnog i civilnog vazduhoplovstva budu snabdeveni samo sa motorima koji se u zemlji izrađuju.“

Savet je ukazao da je potrebno da „naša vazduhoplovna industrija potpuno osvoji domaću pijacu“. U slučaju pokušaja da se nabave avioni ili motori boljih performansi koji se nisu proizvodili u Kraljevini, bilo bi potrebno da se organizaciji vazduhoplovne industrije dostavi obaveštenje kako bi ona mogla da predloži avione ili motore istih performansi, „pa eventualno i boljeg kvaliteta i osobina“. Za budući rat u kome će vazduhoplovstvo igrati značajnu ulogu potrebno se unapred pripremiti, istaknuto je u dokumentu. Ukazano je na teškoće nabavke vazduhoplovnog materijala „sa strane“ u ratu. Država treba da raspisuje konkurse za određene tipove aviona, da ih otkupljuje ukoliko zadovolje performanse i da se uspešne inicijative konstruktora nagrade otkupljivanjem takvih prototipova aviona, zaključeno je u dokumentu.

Krajnje površna analiza poslužila je za ocenu da u „našoj zemlji postoje sve sirovine koje su potrebne za gradnju aeroplana i fabrikaciju motora“. Na bazi trenutnog stanja i tehničke spremne u domaćoj vazduhoplovnoj industriji, koja je postojala tek nekoliko godina, ocenjeno je da je „potrebno radi razvitka i jačanja ovih preduzeća da se u buduće ne kupuju aeroplani i hidroplani na strani.“ Upravo taj zaključak čini se glavnom poentom ovog obraćanja Saveta aeronautičkih industrija – sprečavanje strane konkurencije i stvaranje osnove za monopolistički položaj.

Ukazano je i na teškoće u razvoju ove industrije koje je postavila država: neredovna plaćanja, rigorozne primene zakona o računovodstvu, kazne za kašnjenje isporuka, kao i sve posledice dvojne pojave države: kao kupca, odnosno kao vlasti sa svom koncentrisanom moći u svojim rukama. Fabrike vazduhoplovne industrije stale su na stanovište da se za kašnjenje u plaćanju od strane države omogući i kašnjenje isporuka njihovih proizvoda. Komanda vazduhoplovstva u svom odgovoru nije ni u kom slučaju mogla da prihvati takav stav.

Konačno, Savet aeronautičkih industrija je predložio da se „s obzirom na stanje i tehničku opremu naših fabrika“ ne poručuju ni avioni ili hidroplani, ni motori, kao ni oprema u inostranstvu, već isključivo fabrikuju i kupuju kod domaće vazduhoplovne industrije, zatim da između organa Vazduhoplovstva i industrije postoji „potrebna kolaboracija i saglasnost“, da se prema industriji postupa sa više tolerancije u pogledu rokova, kazni i računovodstvenih pitanja, da se obezbede redovna plaćanja početkom budžetske godine i da se Savet vazduhoplovne industrije blagovremeno

obaveštava o potrebama Vazduhoplovstva vojske i Pomorskog vazduhoplovstva, radi mogućnosti ulaska u projektovanje i proizvodnju.¹¹ Na ovaj način tražena je tolerancija za kašnjenja, redovne isplate, redovno informisanje o potrebama Vazduhoplovstva, a zauzvrat je nuđeno da se u inostranstvu ne poručuje ništa od vazduhoplovnog materijala i sve proizvodi kod domaćih fabrika. Savet vazduhoplovnih industrija je, u stvari, zahtevao potpuno stavljanje svih resursa Vazduhoplovstva u svoju funkciju.

Polu godine od ovog ambicioznog dopisa, Središnja uprava Aero-kluba Naša krila na sednici od 11. januara 1930, objavila je da je sakupljen novac za nabavku jednog aeroplana i odmah zatražila ponude od domaćih i stranih proizvođača, sa rokom isporuke iste godine. Pošto je bila planirana nabavka po jednog aeroplana svaka 2–3 meseca, Središnja uprava je usvojila određene zahteve za te avione, radi standardizacije i unifikacije flote Aero-kluba. Pregledavši sve ponude, odlučeno je da se za standardni školski avion u Aero-klubu usvoji domaći Fizir FN inženjera Rudolfa Fizira. Tip aviona Fizir FN je bio i u sastavu Vojnog vazduhoplovstva, pa je to dodatno doprinosilo standardizaciji obuke i letenja između Aero-kluba i vojnog vazduhoplovstva. Tako će ovom odlukom avion tipa Fizir postati jedan od dva glavna aviona za obuku i letenje AK u narednom periodu. Za turistički avion izabran je britanski de Havilland DH-60G Mot.¹²

Savez aeronautičkih industrija je avgusta 1930. burno reagovao na izbor stranog aviona za Aero-klub, ističući da „sportski aeroplani tipa Fizir i Milutinović niukoliko ne izostaju po svojem kvalitetu i letećim osobinama od aeroplana strane industrije.“ Savez je smatrao da bi se „učinila velika greška, ako bi se dopustilo da naša patriotska vazduhoplovna udruženja potpomažu novcem, koji je skupljen u narodu, stranu industriju, a ne domaću“.¹³ Tako je mlada vazduhoplovna industrija ponovo iskazala svoju pretencioznost i želju da monopoliše izbor i nabavku aviona – ne samo za vojno ili pomorsko vazduhoplovstvo, već i za Aero-klub.

Komanda vazduhoplovstva je u ovom periodu sa pojedinim domaćim proizvođačima aeroplana ili motora imala petogodišnje ugovore za isporuku odgovarajućih tipova. Poslednji ugovori su bili zaključeni za budžetske 1931–32, a potom je trebalo preći na ugovaranje prema pogodbama za svaku posebnu nabavku. U periodu petogodišnjih ugovora, Komanda vazduhoplovstva je davala tim preduzećima povišice u odnosu na osnovnu cenu i to 25–50% za aeroplane i do 40–80% za motore (!),

¹¹ AJ, fond 76, f. 5, navedeni elaborat.

¹² *Naša krila*, br. 69, februar 1930; Isto, 75/76, avgust–septembar 1930; Ognjan Petrović, *Civilni aeroplani Kraljevine Jugoslavije 1925–1941*, Let, br. 1, 1998, 90–91.

¹³ AJ, fond 65, f. 337, dopis Saveza AI KJ Ministarstvu trgovine i industrije, 19. avgust 1930.

koje su dodeljivane radi stvaranja/razvijanja domaće industrije aviona i motora.

Uočavajući loše strane ove prakse Komanda vazduhoplovstva je jula 1931. postavila pitanje: „Na kojoj se osnovi imaju određivati u buduće cene aeroplana odnosno motora i s tim da se takvim preduzećima kojima je država gotovo jedini i isključivi kupac, omogućiti i dalje egzistencija u interesu same odbrane zemlje?“ Komanda je predložila da se utvrđivanje cena vrši uzimanjem u obzir cena istih motora u inostranstvu, dodatka 5% na licencu, zatim još 5% na transportne i druge troškove i konačno 5% za proizvedene aeroplane, odnosno 10% za motore, a „na ime pomaganja domaćih preduzeća“. Sumarno, to je bilo 15% odnosno 20% dodatka na inostranu cenu aviona ili motora. Druga moguća osnova za određivanje cene bila je primena predračuna radnih časova, materijala sa uračunatom režijom i zakonskom izradom. Kod aeroplana ovakvo određivanje nije bio problem, ali je kod motora bilo problematično zbog teškoća nabavki materijala, specijalnih alata i radne snage. Tako je Industrija iz Rakovice tražila čak 37,5% na osnovnu cenu istih motora u inostranstvu! Komanda je ovu cenu opravdano smatrala „preteranom“, pa je jula 1931. zatražila mišljenje od Ministarstva trgovine i industrije šta da se tim povodom uradi. Ministarstvo je obrazovalo anketnu komisiju koja je došla do iznosa od 22,5%, dok su predstavnici Industrije aeroplanskih motora i fabrike Vljakovića tražili sumu od 27,5%.

U martu i aprilu 1932. negativno je reagovao i Ikarus (na predložених 15% dodatka za avione), ističući promenljive cene licence, potrebu nabavke delova i sirovina pre proizvodnje, nabavke aviona u malim serijama i carinjenja uvoznih komponenti. Ikarus je, kao glavni argument, isticao da je fabrika ispunila ugovor prema Komandi vazduhoplovstva da za pet godina napravi fabriku za proizvodnju „120 aviona godišnje“. Porudžbine od Komande vazduhoplovstva bile su „jedva 30%“ tog kapaciteta što je uticalo na cenu aviona. Ikarus je ukazivao da je cena izrade aviona Potez XXV bilo 20% viša u odnosu na inostranu cenu zbog niza razloga: od amortizacije alata do relativno manje serije u odnosu na serije kod stranog proizvođača (iako je proizvedeno ukupno 220 primeraka za pet godina, što je bila najveća serija koju je Ikarus uopšte proizveo). Ikarus je tražio „minimalno 30% na inozemne cene“ aviona koje je proizvodio za Vazduhoplovstvo.¹⁴ Tako je problem cene domaćih ili licencnih aviona i motora i dalje opterećivao odnose Komande vazduhoplovstva i industrije. Kroz Savet, kao objedinjujuće telo, industrija je nastavila sa pritiskom na vojsku i na druge vazduhoplovne organizacije u zemlji, radi ostvarenja svojih monopolističkih ciljeva.

¹⁴ Isto, f. 957, br. 1775; Isto, f. 337.

Posledice ekonomske krize i pritisak na vazduhoplovne institucije

I u ovom periodu britanski predstavnici u Beogradu ocenjuju jugoslovensku vazduhoplovnu industriju kao „malu, nepreduzumljivu i siromašnu“, čiji kapaciteti ne mogu da izdrže ratna naprezanja.¹⁵ Da to nije bila samo zlurada i preterana ocena pokazuje teško stanje vazduhoplovne industrije koja je zbog ekonomske krize u Jugoslaviji ostala gotovo bez ikakvog relevantnog posla za upošljavanje svojih kapaciteta, inače ambiciozno razvijenih za očekivane velike serije.¹⁶

Od 1930, nastala je stagnacija u proizvodnji Ikarusa, koja je 1931–1932. postala izrazitija zbog ekonomske krize. Kako je Vazduhoplovstvo sve manje naručivalo (gledano po dodeljenom novcu, registrovan je pad sa 20,8 miliona u 1928. na 8,3 miliona u 1930), pojavili su se finansijski problemi za ovog proizvođača. Pre svega veliki neizmiren dug od strane Vojske, kao i neiskorišćenost kapaciteta fabrike, projektovane za proizvodnju velike serije aviona, otplata kredita bankama, itd. Ikarus je za proizvodnju imao samo poslednji, peti, ugovor za fabrikaciju 40 aviona Potez XXV. Ni ovaj ugovor, međutim, nije ostvario „ni približno“ pun kapacitet fabrike u Zemunu. Proticala je već treća godina kako su izostajale porudžbine iz Mornarice. Kako je fabrika dobila obaveštenje od Komande vazduhoplovstva i Komande mornarice da neće biti porudžbina u 1932, preduzeti su koraci da se rade rezervni delovi za avione Brege i drugi manji poslovi.¹⁷

Komanda vazduhoplovstva dugovala je Ikarusu gotovo tri miliona dinara, dospelih za isplatu još septembra 1931. „Naše preduzeće radi neplaćanja od strane Komande vazduhoplovstva nalazi se već duže vremene u velikim poteškoćama, a momentalno najtežim“, zaključeno je u februaru 1932. Banke su, zbog tih dugova, otkazale dalje kreditiranje Ikarusa. Jedino rešenje je bilo da preduzeće bude prodato, što predstavnici Ikarusa AD nikako nisu želeli, pa su molili da Komanda VV izmiri svoje obaveze.¹⁸ To je dovelo do situacije u kojoj Ikarus umalo nije prestao sa poslovanjem. Problem je rešen tek intervencijom preko maršala Dvora đenerala Dimitrijevića koja je februara 1932. stigla do samog kralja Aleksandra, posle čega su

¹⁵ *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji, Godišnji izveštaji Britanskog poslanstva u Beogradu*, knjiga II 1931–1938, priredio Živko Avramovski, Zagreb 1986, 389.

¹⁶ Nedatirana procena iz sredine 1930-ih navodi da je fabrika Zmaj godišnje mogla da proizvede 300 školskih ili prelaznih aviona, 100 lovačkih, 100 izviđačkih i 40 bombardera u 300 radnih dana, sa radnim danom od 8 sati. Za isto vreme pri 24 časovnom radu, proizvodnja bi se povećala do: 700 + 220 + 220 + 100 aviona. – AJ, fond 65, f. 615.

¹⁷ AJ, fond 65, f. 1493, Izveštaj UO Ikarus AD, 29. oktobar 1932.

¹⁸ Isto, f. 337, dokument fabrike, 15. februar 1937.

finansijske prilike u ovoj fabrici sređene.¹⁹ Ipak, stanje se nije popravilo: poslednja partija aviona Potez XXV, prema ranijim ugovorima, isporučena je oktobra te godine. Otkazane su dalje porudžbine od Pomorskog vazduhoplovstva, osim elisa koje je izrađivalo samo desetak radnika u pogonu u Novom Sadu. Stoga je odlučeno da se taj pogon zatvori i proizvodnja kompletno locira u Beogradu do 1. decembra 1932. Teško stanje Ikarusa ponovo je razbukalo sukob oko pitanja vlasništva nad fabrikom motora u Rakovici, optužbe za finansijske zloupotrebe na račun Gedeona Dunderskog i njegovog preotimanja izrade motora, što je nanelo štetu Ikarusu. Povlačenje Dunderskog i grupe akcionara iz celog posla nije poboljšalo stanje, jer komande vazduhoplovstva i mornarice nisu imale veće narudžbine u ovom periodu za Ikarus.²⁰

Fabrika Rogožarski je krajem 1933. došla do pred stečaj zbog preza-duženosti i nemogućnosti servisiranja zaduženja, pa je prema preporuci vojnih vlasti pretvorena u akcionarsko društvo „Prva srpska fabrika aeroplana Živojin Rogožarski“. Mada je u štampi opisivana „uspon“ fabrike od kada je pretvorena u AD, do toga nije došlo u ovom periodu već su i dalje stvarani gubici i dugovi.²¹

Komanda vazduhoplovstva je u više navrata 1932–1934. predlagala da se zbog ekonomske krize u Jugoslaviji i svetu i smanjenja porudžbina kod vazduhoplovne industrije, sve avio-fabrike objedine u preduzeće sa jednom upravom i smanjenim troškovima režije. Januara 1934, u prepisci povodom transformacije „Prve srpske fabrike aeroplana Živojin Rogožarski“ u akcionarsko društvo (zbog velikih dugova), procenjeno je da „nema mogućnosti da pri današnjoj krizi egzistiraju tri preduzeća aeroplanske industrije.“ Zbog toga je „ova komanda još pre više od godine dana preporučila ovim preduzećima da se ujedine u jedno preduzeće, sa jednom upravom i smanjenom režijom, pošto nema mogućnosti da se za sva tri preduzeća istovremeno obezbedi posao“. Kako ta preduzeća nisu prihvatila preporuku Komande vazduhoplovstva kao svog glavnog i jedinog poručioća, vazduhoplovstvo je skinulo sa sebe odgovornost zbog slabe uposlenosti njihovih kapaciteta. Slučaj dužničke krize i transformacije Rogožarskog je to dobro ilustrirao.²²

Za razliku od proizvođača aviona, fabrika vazduhoplovne opreme Knebl i Ditrih doživljavala je proizvodni uspon. U naoružanje Vazduhoplovstva tokom 1928, usvojen je padobran tipa Irvin zbog „perfektnog i sigurnog

¹⁹ Mile Bjelajac, *Vojska Kraljevine SHS/Jugoslavije 1922–1935*, Beograd 1994, 125.

²⁰ AJ, fond 65, f. 1493, odnosno isto, f. 337; Izveštaj UO Ikarus AD, 29. oktobar 1932.

²¹ N. Žutić, *n. d.*, 68–70, 115–116, 121–125.

²² AJ, fond 65, f. 1220.

nog funkcionisanja“, koji je dao odlične rezultate prilikom ispitivanja osam tipova padobrana. Posle više od dve godine pauze u nabavkama padobrana ovog tipa, ministar vojni je 1934. tražio od vlade da se nabavi licencna varijanta ovog padobrana koji je fabrika Knebl i Ditrih ponudila krajem 1933. godine. Ova fabrika je već izrađivala za potrebe Vazduhoplovstva letačka odela i drugu letačku opremu, pa je ocenjena najpodesnijom. Ponuda od 200 padobrana za pilote i 100 za izviđače odobrena je odlukom Vlade februara 1934, pri čemu je izvesno vreme vođena debata kako odrediti cenu, koja je u američkoj produkciji bila daleko niža.²³

Kada je saznao da je Komanda vazduhoplovstva navodno odobrila Aero-klubu sredstva od 1,2 miliona dinara za 6 sportskih aviona radi priprema i učešća na utakmici Male Antante 1933, Ikarus je, „bojeći se“ da se ovi avioni ne nabave u inostranstvu, 7. oktobra 1932. uputio dopis Ministarstvu trgovine i industrije, moleći „da ni u kom slučaju ne izda Aeroklubu uverenje za bescarinski uvoz ovih aeroplana“. Domaće fabrike, kako Ikarus navodi, u mogućnosti su da „sa lakoćom izvrše izradu ovih aeroplana do predviđenog roka.“ Istaknuta je i činjenica da je domaća industrija „ostala skoro bez posla“. Ministarstvo trgovine i industrije upozorilo je sedam dana kasnije Aero-klub da se neće odobriti uvoz aeroplana bez carine. Aero-klub je u svom odgovoru odbacio navode Ikarusa („činite opomenu i u neku ruku prekora, koji mi nismo zaslužili“), jer do 22. oktobra 1932. nije dobio nikakva sredstva od Vazduhoplovstva za nabavku, niti je Komanda VV izvestila o ovome Aero-klub „ni zvanično ni privatno“. Aero-klub je u toj godini iz skromnih sredstava nabavio od domaće industrije četiri aeroplana i to sva četiri prototipa domaćih konstruktora, „plativši ove prototipove više no što bi platili već potpuno ispravne aparate iste kategorije da smo ih nabavljali u inostranstvu“. Upravo radi pomoći domaćim konstruktorima i industriji nabavljeni su ovi aeroplani, iako su bili „još dovoljno neispitani“.²⁴

Tražeci oslobađanje carine za uvoz tri aviona iz Britanije, Oblasni odbor Aero-kluba iz Zagreba u predstavnici Ministarstvu trgovine i industrije marta 1934, žalio se da visoka uvozna carina od 30% otežava razvoj civilne avijacije. Uvođenjem ove zaštitne carine država nema nikakve koristi, jer je uvezeno svega nekoliko aeroplana iz inostranstva, a država kao glavni uvoznik ne plaća ovu sumu. „Naša domaća industrija isto tako nema koristi od te zaštitne carine, jer ono malo kupaca u našoj državi ne mogu dobiti sportsko turističke aeroplanne izrađene u državi onakove kvalitete kakovi se izrađuju u inostranstvu, a kod nas zapravo i nema stalnih izrađenih tipova sportsko turističkih aeroplana“, istakao je zagrebački odbor Aero-kluba.

²³ Isto, f. 957, br. 1775.

²⁴ AJ, fond 65, f. 337.

„U interesu razvitka jugoslovenske civilne avijacije potrebno je, da se bar za tri do četiri godine dozvoli slobodan bez carinski uvoz sportsko turističkih aeroplana iz inostranstva, da se na taj način stvori jedan stalan kadar kupaca. Prvi i glavni uvjet je i za samu našu industriju da se stvore kupci. Na žalost sa zaštitnom carinom kupci se ne stvaraju. Mi pitamo tko i kako će se u Jugoslaviji stvoriti kupci kada mi u državi nemamo domaćih proizvoda koji su ravni inostranim. Dok se danas proizvadjaju u inostranstvu aeroplani koji sa 120 konjskih snaga nose pilota i tri putnika naši domaći konstruktori sa istom konjskom snagom izradili su aeroplan koji nosi samo pilota i jednog putnika i koji po svojim osobinama zaostaje za inostranim proizvodima. Niko nije protiv domaće industrije i domaćih konstruktora, ali mi kao kupci imamo pravo, da za svoj novac tražimo od domaćih fabrika i konstruktora takove proizvode, koji ne zaostaju za inostranom produkcijom.“

Ovaj odgovor, kako se čini, sumirao je iskustvo Aero-kluba sa domaćim proizvođačima aviona: „Moramo napomenuti da naši domaći konstruktori i fabrike nisu u mogućnosti da stvore takove tipove sportsko turističkih aeroplana, koji će biti ravni inostranim i to s razlogom, jer im manjkaju novčana sredstva, a i da bi žrtvovali velike sume i od toga i onako ne bi imali koristi, jer kod nas nema kupaca, a izrada jednog tipa aeroplana može biti samo onda rentabilna, ako se izrađuje u serijama od najmanje 10 komada. U našoj državi jedini je kupac Aeroklub i on za svoje potrebe treba godišnje tek nekoliko komada. Kao primjer navađamo, da je engleska fabrika De Havilland za prototip sportsko-turističkog aeroplana Puss-Moth potrošila nekoliko milijona dinara, ali danas je to najpoznatija mašina na svijetu.“

Interes naše nacionalne civilne avijacije zahtijeva da se prvo stvore kupci, onda moraju naše domaće fabrike i konstruktori da stvore prvorazredne domaće tipove sportsko turističkih aeroplana, pa tek onda da se uvede zaštitna carina. Za ilustraciju navađamo, da Čehoslovačka kao zemlja sa mnogo jačom aeronautičkom industrijom nije još do danas mogla stvoriti prvorazredni tip sportsko turističkog aeroplana premda je bilo mnogo pokušaja kao i investicija u materijalnom pogledu a glavni razlog je pomanjkanje kupaca“.²⁵

Kao na Vojno ili Pomorsko vazduhoplovstvo u više navrata 1931–1937. odnosno Aero-klub „Naša krila“ 1931–1934, vazduhoplovna industrija je vršila pritisak i na Aeroput da naručuje avione domaće proizvodnje, ali sa znatno manje uspeha zbog specifičnosti tipologija korišćenih letelica. Jedan od gradova posećenih tokom promocione ture po Evropi britanskog putničkog tromotornog aviona tipa Spartan Kruzer bio je i Beograd, od 18. do 20. oktobra 1932. Usledili su pregovori koji su trajali do decembra 1932.

²⁵ AJ, fond 65, f. 911, pismo OO AKJ NK Zagreb, 2. mart 1934.

Jugoslovensku stranu su zastupali predstavnici Aeroputa, Vazduhoplovstva vojske i industrije. Odlučeno je da se nabave dva aviona ovog tipa, kao i da se treći Spartan Kruzer sklopi u zemunskoj fabrici Zmaj. Fabrika Zmaj je Aeroputu 11. februara 1933. ponudila izradu četiri aeroplana ovog tipa. Cena je formirana na sledeći način: engleska cena, plus 10% na licencu, plus 10% „na pomoć domaćoj industriji“, i konačno, još 2% za crteže. Sva 4 aviona trebalo je isporučiti do kraja te iste godine. Zmaj je apelovao na Aeroput da uvidi značaj nabavke aviona u zemlji u odnosu na kupovinu u inostranstvu.²⁶ Međutim, primerak proizveden u Zmaju isporučen je tek pred sam kraj 1935. godine!²⁷

Sekcija aeronautičkih industrija uputila je 19. juna 1936. žalbu Štabu Vazduhoplovstva vojske navodeći da je Aeroput prvim ugovorom sa državom, koji je isticao januara 1937, imao pravo samo na 6 aviona nabavljenih u inostranstvu. Umesto 6, Aeroput je imao 13 aviona nabavljenih u inostranstvu i samo jedan u zemlji. U dopisu je zaključeno „da je time mnogo oštećena domaća aeronautička industrija kao i njen razvoj“. Industrija je gotovo ultimativno tražila da se u novom ugovoru sa Aeroputom ili bilo kojim drugim vazduhoplovnim društvom vodi računa o interesima domaće industrije kako se ponovo ne bi desilo da se uvoze avioni iz inostranstva. „Kod ovog se ne bi smele žaliti ni manje materijalne žrtve za eventualni otkup licencija za gradnju pojedinih tipova aeroplana u zemlji, i nešto skuplju cenu, imajući u vidu opšti interes (čiji samo?) da se ovi aeroplani rade u zemlji“, pri čemu se ukazivalo na kapacitete vazduhoplovne industrije, ali i na njen razvoj, zaposlenje radne snage, „prestiz naše države“ i „što manji izvoz strane valute“. Krajem jula te godine Komanda vazduhoplovstva je u odgovoru Sekciji aeronautičkih industrija istakla da će se voditi računa o zahtevima industrije, ali je odmah potom Aeroput nabavio jedan putnički avion tipa Kodron. U svom reagovanju Sekcija aeronautičkih industrija navodi da je najavljena nabavka još četiri aviona iz inostranstva „dok domaća aeronautička industrija nije uopšte ni upitana da li je u mogućnosti da ovakve aeroplane izrade, što u stvari jeste“. Začuđuje sa kakvom je samouverenošću nastupalo udruženje vazduhoplovne industrije predstavljajući svoje navodne mogućnosti za proizvodnju. Njihove urgencije i dopisi ličili su na svojevrsnu denuncijaciju vazduhoplovnih institucija koje bi se odlučili-

²⁶ AJ, fond 65, f. 337. dokumentacija Komande/Štaba VV tehničko odeljenje, materijalni odsek, *Rad društva za vazdušni saobraćaj Aeroput u 1933. godini*, Godišnjak jugoslovenskog vazduhoplovstva 1933–1934.

²⁷ Avion je već 15. jula 1936. pretrpeo katastrofu kod Ljubljane. *Rezultati rada domaćeg društva za vazdušni saobraćaj „Aeroput“ u 1935. god.*, Godišnjak jugoslovenskog vazduhoplovstva 1936; *Društvo za vazdušni saobraćaj „Aeroput“ A. D u 1936. godini*, Godišnjak jugoslovenskog vazduhoplovstva 1937; *Naša krila*, 30. septembar 1933; Isto, 7. jul 1934.

le da ne kupuju avione kod domaće industrije. Kao i 1932, godine, udružene vazduhoplovne industrije se obratilo i Komandi vazduhoplovstva, ali i Ministarstvu trgovine i industrije 21. februara 1937, da interveniše i ne dozvoli da Aeroput „stavlja aeronautičku industriju pred svršene činove“. Ministarstvo je posebno „zamoljeno“ da preduzme korake i reši ovo pitanje „u smislu naše predstavke“.²⁸ To je značilo da i Aeroputu pripreti uvođenjem carina ako bi se odlučio za dalju nabavku aviona u inostranstvu.

Domaća vazduhoplovna industrija u drugoj polovini 1930-ih

Posle stagnacije vazduhoplovne industrije u vremenu svetske ekonomske krize i pada nabavki od Pomorskog i Vazduhoplovstva vojske, od 1935. započeo je novi period razvoja te industrije prevashodno zbog talasa naoružavanja koji je pokrenut u evropskim zemljama.

U vreme vlade Milana Stojadinovića bila je izražena tendencija nacionalizovanja fabrika aviona i avio-delova. Industrija aeroplanskih motora AD u Rakovici potpuno je nacionalizovana 1936, otkupom stranog dela kapitala iz njenog vlasništva. Prethodno je 1934. otkupljena polovina društvenih akcija. Vlada Stojadinovića bila je rešena da stvori jugoslovensku motornu industriju i na taj način obezbedi preduslove za motorizaciju zemlje širih razmera. Očekivalo se da će nacionalizovana industrija motora zapošljavati isključivo domaću radnu snagu i da će u zemlji ostavljati svu zaradu. To će „nesporno biti od interesa i u ekonomskom i deviznom pogledu, jer će povoljno uticati na naš trgovački platni bilans“. Fabrika u Rakovici je prešla u nadležnost Saveta zemaljske odbrane na čelu sa samim Stojadinovićem kao predsednikom vlade.²⁹

Tokom 1935. završeni su pregovori o licencnoj proizvodnji motora Gnom-Ron tipova K-7, K-9 i K-14 u fabrici motora u Rakovici. Pregovori su trajali od 1932, a u njih su osim komandanta Vazduhoplovstva vojske i njegovih saradnika bili uključeni i predstavnici fabrike u Rakovici. Predviđeno je bilo da motor K-7 služi za školske avione, motor K-9 kao zamena za Jupiter, a K-14 za ugradnju na dvomotorne bombardere. Već sledeće, 1936. godine Komanda vazduhoplovstva je preduzimala ambiciozne mere da jugoslovensku vazduhoplovnu industriju osposobi za proizvodnju novih tipova avionskih motora. Uložena su značajna sredstva za proširenje kapaciteta Industrije motora u Rakovici, kako bi se osim motora K-7 i K-9 proizvodili motori K-14 predviđeni za dvomotorne bombardere, koji su birani po konkursu. U aprilu 1936, poručeno je 150 motora od ove fabrike, ali godinu dana posle porudžbine fabrika niti je izradila te motore niti čak ni „jedan

²⁸ AJ, fond 65, f. 337.

²⁹ Godišnjak Jugoslovenskog vazduhoplovstva 1937, 1; N. Žutić, *n. d.*, 120.

zavrtanj“ za njih, kako primećuje pukovnik Radović.³⁰ Neobično je bilo prihvatanje motora K-14 – i to posle dugih pregovora za vreme kojih su se pojavili motori boljih performansi, dugotrajnog odbijanja šefa tehničke službe Komande vazduhoplovstva da ih prihvati smatrajući ih najslabijim od svih ispitivanih, natezanja oko cene, kao i slabijih osobina na ispitivanjima. Određivanje tog tipa motora za novi bombarder, koji još uvek nije bio definisan niti nabavljen u sastav vazduhoplovstva, predstavlja neobičnu pojavu. Opređenje za Gnom-Ron K-14, kao i njegova licencna proizvodnja usloveli su posebnu „opterećenost“ tim tipom motora prilikom izbora bombardera za jugoslovensko vazduhoplovstvo. To je dovelo do insistiranja na modifikacijama, odnosno prilagođavanju stranih tipova aviona na taj motor sve do samog rata 1941.

Period vlade Milana Stojadinovića obeležilo je nekoliko velikih vazduhoplovnih manifestacija. Prva zemaljska izložba aeroplanskih modela 29. marta 1936. u sokolskom domu Matica u Beogradu; 27. maja 1937, Stojadinović je u pratnji načelnika Glavnog đeneralštaba đenerala Milutina Nedića posetio fabrike Ikarus i Zmaj, u kojoj su ga dočekali komandant vazduhoplovstva Simović i vlasnici Zmaja Petrović i Šterić; predsednik vlade je odao puno priznanje dvema fabrikama. Posebnu ulogu u promociji vazduhoplovstva u Jugoslaviji imala je Prva međunarodna vazduhoplovna izložba otvorena 28. maja 1938. na Beogradskom sajmištu. Stojadinović je dan pred zvaničnog otvaranja obišao izložbu u pratnji ministra vojnog i komandanta vazduhoplovstva.³¹

Decembarski parlamentarni izbori 1938. ocenjeni su kao poraz Milana Stojadinovića, posle kojih mu knez-namesnik Pavle, nošen željom da reši probleme unutar Kraljevine, nije poverio sastavljanje vlade. Novu vladu je početkom februara 1939. obrazovao Dragiša Cvetković. Istražujući vazduhoplovnju industriju Nikola Žutić je zaključio da se, za razliku od vremena Stojadinovićeve vlade koja je forsirala domaću vazduhoplovnju industriju, Cvetkovićeva vlada okrenula više kupovini tehnološki savršenijih stranih konstrukcija i licencnoj proizvodnji.³² U ovom periodu, i sam knez Pavle je pokazivao značajno interesovanje za razvoj domaće vazduhoplovne industrije. On je 25. februara 1938. posetio Industriju motora u Rakovici u pratnji načelnika Glavnog đeneralštaba Simovića, komandanta vazduhoplovstva Jankovića i ađutanta brigadnog đenerala Dekaneve.³³

³⁰ VA, p. 17, k. 37, 2/2.

³¹ N. Žutić, *n. d.*, 126–128.

³² Isto, 133.

³³ *Industrija motora a. d. Rakovica*, Godišnjak Jugoslovenskog vazduhoplovstva

Kao posebno telo (po treći put), formiran je Zemaljski savez aeronautičke industrije Kraljevine Jugoslavije februara 1937. U njegovo članstvo do marta 1941. ušlo je čak 26 preduzeća: Industrija motora, Državna fabrika aviona Kraljevo, Ikarus, Zmaj, Rogožarski, Albatros, Jasenica, JDA Hispano Suiza, Teleoptik, Mikron, Nestor, Avija, Knebl i Ditrih, Utva, Preduzeća inž. Špartalja, Moster, Turm-Beške, Medić i Zankl, Rajhold Fliger i Beking, Lacet, Munja, Dia, Aeromehanika, Bistrana, Lj. Stanišić i Montana.

Sporazumom od 5. aprila 1937. preduzeća jugoslovenske avio-industrije dogovorila su se o podeli poslova od Komande vazduhoplovstva. Prema sporazumu, Ikarus je dobio 48%, Zmaj 32% a Rogožarski 20% poslova za Komandu vazduhoplovstva. Sporazum je sklopljen na osam godina, ali se u praksi nije poštovao. U delu zainteresovane javnosti postojalo je uverenje da fabrika Rogožarski uživa naklonost Komande vazduhoplovstva. Ministar bez portfelja Janez Krek je na ovo skrenuo pažnju predsedniku vlade Stojadinoviću. Krek je inače bio naklonjen Ikarusu zbog bankarskih transakcija jedne banke u Ljubljani koja je finansirala nabavke Ikarusa, „na potpuno zadovoljstvo“. Stiglo je i nekoliko anonimnih predstavi predsedniku vlade o privilegovanom odnosu Komande prema Rogožarskom. Đeneral Simović je navodno pokušao da umiri ove glasove koji su se čuli u komisiji Vazduhoplovstva za izbor ponuđača, a đeneral Bora Mirković je komentarisao „da dobro pazi šta radi jer bi na ovom pitanju mogao da padne tj. izgubi čin.“

Đenerala Simovića je inače po kuloarima pratio glas da je posebno vezan za fabriku Rogožarski. On je navodno bio u intimnom prijateljstvu sa suprugom jednog od velikih akcionara Rogožarskog, a dotična dama je uvela Simovićevu suprugu u krug akcionara te firme. „Kad se pročita ovaj mali istorijat“, kako ističe autor jednog anonimnog pisma, „onda je jasno kako je fabrika „Rogožarski“ imala kuraži da za jedan posao traži 38.000.000 više od bilo koje druge fabrike aviona“. Od ukupne sume, 25 miliona je trebalo da podele direktor Rogožarskog Nikolić, pomenuta dama Vana Janić i Simovićeve supruga, kao akcionarke. Kako je ta afera postala poznata i došla čak do Dvora, stvar je makar u tom poslu bila otkrivena.³⁴

Pozitivan razvoj situacije naveo je Zemaljski savez aeronautičke industrije da zaključi kako proširena vazduhoplovna industrija neće moći da u vremenu stagnacije i smanjenih nabavki iskoristi ni četvrti deo kapaciteta. Tri fabrike mogu da zadovolje i „forsirane potrebe“ Vazduhoplovstva, ali u doba manjeg interesovanja i narudžbi „one ne mogu da zaposle ni jedan mali deo svog poslovanja.“ Na godišnjim skupštinama (marta 1938, 1939, 1940) tog Saveza, bili su prisutni svi koji su nešto značili u Vojnom vazduhoplovstvu ili industriji. Na konferenciji 1939, usvojena je Rezolucija čiji je prvi stav bio „da se daljem razvoju i napretku domaće vazduhoplovne

³⁴ AJ, fond 74, f. 79, br. 117, 40–245.

industrije, glavnom osloncu oružane sile, posveti najveća pažnja i obezbede se potrebna sredstva, kako bi, moćna sa visokim ratnim potencijalom u danom trenutku sve svoje snage stavila na raspoloženje zemaljskoj odbrani.“ Savez se založio za: što hitniju „emancipaciju od inostranstva“ u smislu podizanja industrije sirovina; domaću izradu vazduhoplovnih instrumenata koji su stizali iz uvoza; stvaranje u saradnji sa Štabom vazduhoplovstva baze stovarišta ratnih i mirnodopskih zaliha sirovina za proizvodnju; pojednostavljenje nabavki za vazduhoplovstvo; standardizaciju materijala u vazduhoplovstvu; školovanje specijalizovane radne snage za potrebe industrije i rešavanje pitanja radničkog standarda. Tada je osnovano i Stručno udruženje vazduhoplovne industrije, potpisano od predsednika Vlade.³⁵ Sledeća konferencija održana marta 1940. ponovila je većinu zaključaka, ali je istakla i potrebu za planskom industrijalizacijom vazduhoplovstva. Za sve državne porudžbine vazduhoplovnog materijala trebalo je utvrditi sledeći način plaćanja: 50% pri potpisivanju ugovora, 30% u trenutku kada se nabavi 50% sirovina, 20% kada se izvrši isporuka. Na Štab Vazduhoplovstva vojske je apelovano da se omogući normalno snabdevanje vazduhoplovne industrije, da država obezbedi devize za plaćanja, da se uvoz materijala potrebnog industriji izuzme iz ograničenja i sprovodi po najbržem postupku uz kontrolu organa Štaba vazduhoplovstva.³⁶

U ovom periodu, formiran je još jedan od aktera vazduhoplovne industrije – Jedriličarska zadruga s. o. j. Utva osnovana 26. aprila 1937. u Zemunu. Članovi upravnog odbora bili su poznati jedriličari i sportski piloti iz grupe „Deveti“, Aleksandar – Aca Stanojević, Pavle Crnjanski i drugi. Stanojević je navodno animirao upravnika Hipotekarne banke Vojina Đuričića za letenje, koji je potom obezbedio početni kapital za osnivanje ove fabrike.³⁷ Zadruga je 28. marta 1939. pretvorena u Fabriku letelica Utva AD. Inicijatori osnivanja fabrike objašnjavali su da je ovaj potez neophodan kako bi se „u što većoj meri unapredio razvoj vazduhoplovstva i na taj način obezbedila što jača odbrana naše zemlje.“ Inspekcija Zemaljske odbrane je izvestila da sa vojnog stanovišta nema prepreka za njeno osnivanje.³⁸ Tako

³⁵ *II godišnja skupština Zemaljskog saveza aeronautičkih industrija Kraljevine Jugoslavije*, Godišnjak Jugoslovenskog vazduhoplovstva 1940.

³⁶ *III godišnja skupština Zemaljskog saveza aeronautičkih industrija Kraljevine Jugoslavije*, Godišnjak Jugoslovenskog vazduhoplovstva 1941.

³⁷ Stanislav Džodžović, *Na krilima, Peti lovački puk 1941, Kumanovo*, Beograd 1996, 31–35.

³⁸ Nova fabrika sa pogonima u Pančevu formalno je osnovana odlukom Ministarstva trgovine i industrije 15. marta 1940, odnosno na zboru akcionara 8. aprila 1940. – AJ, fond 65, f. 1220; isto, f. 615; *Fabrika letelica Utva a. d Pančevo*, Godišnjak Jugoslovenskog vazduhoplovstva 1941; N. Žutić, n. d., 151–154.

je nastala još jedna fabrika aviona, koja je već 1940. dobila veliki posao licencne izrade aviona Biker.

Zemaljski savez aeronautičke industrije je u dopisu Komandi vazduhoplovstva, od 2. juna 1939, izneo svoj stav da nije potrebno proširivati postojeće kapacitete četiri fabrike aviona u vreme kada se Štabu Vazduhoplovstva vojske javljao „sve veći broj interesenata sa željom da osnuju nove aeronautičke industrije za izradu raznog vazd. materijala, u prvom redu samih aviona“. Savet, koji je brinuo o monopolu vazduhoplovne industrije, ukazao je da su kapaciteti dovoljni i da u vreme stagnacije fabrike neće biti u prilici da iskoriste ni četvrtinu kapaciteta, pa čak „da zaposle ni jedan mali deo svog poslovanja“. U petogodišnjem periodu 1932–1937, na primer, Vazduhoplovstvo vojske je imalo samo jednu porudžbinu za 22 ratna aviona kod Ikarusa, dok ih ostale dve fabrike nisu ni dobile. Godišnji kapacitet je procenjen na po 100 lovačkih, bombarderskih i izviđačkih tipova aviona. Ukazano je na sposobnost i visok kvalitet proizvoda postojećih fabrika sa napomenom da nikada nisu odbile bilo kakvu porudžbinu, ali i da od formiranja „ni u jednom momentu nisu bile uposlene u visini svoga maksimalnog kapaciteta rada“. Kritikovana je odluka da se fabrika nameštaja Borota u Sremskoj Mitrovici preuredi u fabriku aviona, jer će povećanje broja avionskih fabrika dovesti do slabljenja postojećih fabrika, „koje i ako u privatnim rukama čine sa vojnim vazduhoplovstvom, kao izvor naoružanja, jednu celinu“.³⁹

Kašnjenje vazduhoplovne industrije pred Drugi svetski rat

Početakom 1930-ih u Vazduhoplovstvu vojske su se profilisale dve uticajne struje – jedna koja je zastupala domaću vazduhoplovnu industriju i činili su je mahom sopstvenici i predstavnici te industrije, odnosno druga koja je bila naklonjena nabavci aviona u inostranstvu i nju su činili predstavnici iz zastupnici tih fabrika. Obe grupe su imale pristalice u komandnoj strukturi Vojske i Vazduhoplovstva, koje su onda delovale prema trenutnoj prevlasti ili uspehu grupa da proguraju svoja rešenja. Država, odnosno vojno i pomorsko vazduhoplovstvo bili su jedini kupci i prema njima je bila usmerena ova aktivnost, a često su iza pojedinih poslova i nabavki stajali lični interes i želja za bogaćenjem od državnog novca. „Domaći“ lobi je forsirao izradu većeg broja prototipa, aviona koji nisu doživeli ozbiljniju seriju, dok je „inostrani“ lobi gurao veoma skupe, a često zastarele avione, sa velikim količinama rezervnih delova koji su potom predstavljali balast za tehničku službu i administraciju.⁴⁰

³⁹ AJ, fond 65, f. 1220.

⁴⁰ Vojni arhiv, a. NOB, k. 1450, f. 5 19/1.

Osim ovih razloga, koje možemo da svrstamo u korupcijske, mnogo je drugih razloga spore izrade aviona u Jugoslaviji u ovom periodu: tehnološki, politički, konceptijski. Analiza proizvodnje borbenih aviona (domaćih i licencnih) ukazuje na veliki napor preduzeća koja su ih izrađivala: pre svega na neodgovarajuću tehnologiju, sporost ili neiskustvo u organizovanju masovnije proizvodnje; na nedostatak mogućnosti da se izrade pojedini sklopovi ili složeni delovi. Sve ovo je bilo suprotno obećanjima i prezentaciji sopstvenih mogućnosti vazduhoplovne industrije. U svetskim okvirima, drvena i mešovita konstrukcija borbenih aviona, a posebno lovaca, zamenjivana je metalnim konstrukcijama, pre svega zbog napretka tehnologije koji je omogućio brzu izradu novih aviona u serijama.

Sporost prihvatanja pojedinih tipova da pređu iz prototipske faze u serijsku proizvodnju dovela je avion u situaciju da bude tehnološki prevaziđen. Gotovo nijedna isporuka nije usledila na vreme nego je skoro uvek traženo produženje rokova. S druge strane, zbog dogovorene podele posla često su pojedini delovi ili pomoćni pribor proizvođeni u drugim preduzećima. Prema ugovoru ovakve fabrike su mogle da koriste avans do 1/3, pa je potom u međusobnom dosluhu isporuka po pravilu kasnila, a fabrike radile sa avansima i na njima zarađivale ne isporučujući finalni proizvod. Posebna je bila manipulacija sa naplatom utrošenih radnih časova. Analizom odnosa broja uposlenih radnika, procenta ugrađenih stranih delova, efikasnosti i kašnjenja u proizvodnji, dolazi se do značajno velike sume sredstava gde je Vazduhoplovstvo kao naručilac bilo oštećeno, a nedostacima aviona u sledećem koraku ugrožavana borbena gotovost.⁴¹

Kašnjenje jugoslovenske vazduhoplovne industrije u izradi savremenih tipova bilo je prouzrokovano i nizom drugih okolnosti: finansijskim problemima, političkim laviranjem, pokušajem saradnje od septembra 1939. sa obe strane zaraćenih evropskih sila. Kašnjenje i zaostajanje je bilo posledica i konzervativizma viših vojnih krugova i interesnih grupa koje su protežirale određene fabrike ili uvozne poslove. Poseban problem u jesen 1940. bila je sve veća ratna inflacija, koja se ogledala u sve lošijem odnosu kursa dinara i nemačke rajhsmarke. Ovo je imalo direktan uticaj na nabavke ili proizvodnju novih aviona ili motora.

„Naša aeronautička industrija bila je... najneracionalnija industrija u zemlji, jer je država bila jedini kupac, koju su ove šičardžije na najzele-naškiji način pljačkale. U tu svrhu stvoren je Savez aeronautičkih industrija, gde su se pojedinci dogovarali o visini pljačke i uvek istupali kolektivno... I tako za vreme od 20 g. do sada nije se uspelo da se od ove nazovi industrije stvori ma i jedan proizvod. Naprotiv više od 50% fabrikata i polu-

⁴¹ Isto.

fabrikata moralo je biti uvezeno iz inostranstva i to iz svake države po malo.⁴²

Konačno, propisom ministra vojnog đenerala Nedića od 2. juna 1940, u preduzećima vazduhoplovne industrije postavljeni su državni komesari radi sprovođenja mobilizacije po njenoj objavi, održavanja veze sa Štabom Vazduhoplovstva vojske, nadzora nad radom zaposlenih, vođenja računa o izradi i prijemu vazduhoplovnog materijala.⁴³

Najveće serije su ostvarivane kod pojedinih fabrika u ranijim fazama rada krajem 1920-ih ili početkom 1930-ih.

Proizvodnja vazduhoplovne industrije 1924–1941

Proizvođač	Tipovi (uklj. i verzije)	Broj aviona	% domaće proizvodnje	% ukupnog broja aviona
Ikarus	31	444	28,53%	16,44%
FAK	13	470	27,31%	15,53%
Zmaj	23	345	22,17%	12,61%
Rogožarski	36	275	17,67%	10,05%
DFA	1	33	2,12%	1,21%
Albatros	2	21	1,35%	0,77%
Aeroput	1	1	0,06%	0,04%
Aradca 1. vp	3	9	0,58%	0,33%
Rad-ca Fizir	3	2	0,13%	0,07%
Vlajković	1	1	0,06%	0,04%
Ukupno	114	1.556	100%	57,07%

Jugoslovenska vazduhoplovna industrija je u ključnoj fazi modernizacije pred dolazak rata u Jugoslaviju isporučila samo tri domaća serijski izrađivana tipa sa ukupno 46 proizvedenih aviona od kojih 27 lovaca IK-2 i IK-3, odnosno 19 hidroplana Sim XIV-H. Tri dvomotorna tipa ostala su u fazi prototipa, a još jedan broj borbenih aviona ostao je u raznim projektnim fazama.⁴⁴ Kod tehnološki složenih tipova (IK-3) industrija nije mogla da bude efikasna, pa su serije kasnile. Početak Drugog svetskog rata u septembru 1939. uticao je na teškoće u nabavci vitalnih delova za domaću industriju, pre svega motora i druge vazduhoplovne opreme. To je dodatno usporilo nabavke, i pored odluke političkog i vojnog vrha da započne realizacija novih serija borbenih aviona. Na taj način nije ni moglo da dođe do unifikacije vazduhoplovne tehnike.

⁴² Isto.

⁴³ Prilog br. 21 SVL za 1940 (8. jun), 250–251.

⁴⁴ Nisu uračunati avioni Brege 19.7 za izvoz – 45 primeraka i avioni Biker 131D-2 koji su montirani u Utvi. – O. Petrović, *Vojni aeroplani (deo II 1931–1941)*, 64.

Stanje Vazduhoplovstva vojske pred ulazak Kraljevine Jugoslavije u rat 1941. pokazivalo je impresivnu šarolikost tipova aviona u upotrebi – čak oko 30 tipova, od kojih 11 „ratnih“, 14 školskih i 5 pomoćnih. Bombarderska avijacija imala je tri osnovna tipa, od kojih dva licencno izrađivana u Jugoslaviji (Blenhajm, Dornijer, Savoja), lovačka čak pet od kojih su dva bili domaće konstrukcije a dva licencno proizvođeni i armijska tri tipa, od koji dva licencno proizvođena do 1932. godine. U upotrebi su bila čak 22 tipa motora, 12 na školskim i 10 na borbenim avionima. U naoružanju je bilo četiri vrste aeroplanskih mitraljeza raznih proizvođača, potom dve vrste topova, kao i osam vrsta aeroplanskih bombi. Aeroplanski instrumenti, uređaji i oprema su takođe bili raznovrsni, što je otežavalo održavanje i popravke. Upotreba 4 vrste goriva i 12 vrsta maziva dodatno je nepovoljno uticala na održavanje. Ovi podaci pokazuju da je Vazduhoplovstvo vojske Kraljevine Jugoslavije u tipološkom pogledu bilo u stvari „vazduhoplovni arsenal“, čijoj šarolikosti je značajno doprinela domaća vazduhoplovna industrija.

Bojan B. Dimitrijević

THE MONOPOLISTIC AMBITIONS OF THE AERONAUTICAL INDUSTRY IN THE KINGDOM OF YUGOSLAVIA AND DELAY IN THE PRODUCTIONS

Summary

The article provides a detailed study of the policy of the Yugoslav aeronautical industry towards the Yugoslav Army, Air Force and civil aviation in the 1930-ties. This branch of industry was organised in a kind of council, that have the intention to influence the procurement from the Air Force and other institutions. Also to maintain the level of created prices for their products. The Article is focused on its ambitious approach to the Air Force, and its efforts to monopolize the procurement of the airframes and other components. It also stress the significant delay in the productions of the indigenous and licence built types in the years prior to the World War Two. It created situation where the Yugoslav Air Force entered the war in April 1941, with numerous types of aeroplanes, engines and other equipment, which even earlier produce the difficulties in maintaining the combat readiness. The article is based on the archival sources kept in Belgrade's Arhiv Jugoslavije.