

**ГОДИШЊАК
ИСТОРИЈСКОГ АРХИВА
ПОЖАРЕВАЦ**

Година VIII, број 8 ПОЖАРЕВАЦ, 2019.



Пожаревац
2019.

ЗАПИСИ
ГОДИШЊАК
ИСТОРИЈСКОГ АРХИВА ПОЖАРЕВАЦ

Година VIII, број 8
ПОЖАРЕВАЦ, 2019.

ZAPISI
THE HISTORICAL ARCHIVES OF POŽAREVAC
YEARBOOK

Year VIII, No 8
POŽAREVAC, 2019.

ЗАПИСИ

Годишњак Историјског архива Пожаревац

ИЗДАВАЧ: Историјски архив Пожаревац

www.arhivpozarevac.org.rs

info@arhivpozarevac.org.rs

ЗА ИЗДАВАЧА: Др Јасмина Николић, директор

ГЛАВНИ И ОДГОВОРНИ УРЕДНИК: Др Јасмина Николић

УРЕДНИК: Др Јасмина Николић

РЕДАКЦИЈА: Др Јасмина Николић

Проф. др Ивана Крстић Мистрицеловић

Проф. др Радован Радовановић

Др Момчило Исић

Др Маријана Мраовић

Др Драгомир Бонџић

Др Драгана Милорадовић

Наташа Милошевић Дулић

Јасмина Живковић, мср.

Слободанка Цветковић

ИНОСТРАНИ ЧЛАНОВИ РЕДАКЦИЈЕ:

Доц. др Петер Павел Класинц (Словенија)

Др Грасиа Тато (Италија)

Др Димитар Атанасов (Бугарска)

Др Живана Хеђбели (Хрватска)

Др Јасна Пожган (Хрватска)

Др Бојан Цвелфар (Словенија)

Мр Бојан Стојнић (Босна и Херцеговина/Република Српска)

Дмитар Богески (Северна Македонија)

Светлана Успрцова (Северна Македонија)

ТЕХНИЧКИ УРЕДНИК:

Наташа Милошевић Дулић

СЕКРЕТАР РЕДАКЦИЈЕ:

Наташа Милошевић Дулић

АДРЕСА РЕДАКЦИЈЕ:

ЗАПИСИ - Годишњак Историјског архива Пожаревац

Др Воје Дулића 10, 12 000 Пожаревац / Република Србија

Телефон/факс +381 12 223 082

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Проф. др Ивана Крстић Мистрицеловић

Доц. др Петер Павел Класинц

Др Миле Бакић

ПРЕВОД НА ЕНГЛЕСКИ: Наташа Ивић, мср.

УДК: Народна библиотека Србије

ПРЕЛОМ И ШТАМПА: БИРО ГРАФ Београд

ТИРАЖ: 350

ISSN 2334-7082

Штампање Часописа омогућио је Град Пожаревац

Редакција се не сматра одговорном за ставове и мишљења аутора текстова.

Сви чланци објављени у часопису „Записи“ су рецензирани.

Прихваћено за штампу на седници Редакције одржаној у Пожаревцу, 15. јула 2019.

ZAPISI

THE HISTORICAL ARCHIVES OF POŽAREVAC YEARBOOK

PUBLISHER: Historical Archive Pozarevac

www.arhivpozarevac.org.rs

info@arhivpozarevac.org.rs

FOR PUBLISHER: Ph.D. Jasmina Nikolic, director

EDITOR-IN-CHIEF: Ph.D. Jasmina Nikolic

EDITOR: Ph.D. Jasmina Nikolic

EDITORIAL BOARD: Ph.D. Jasmina Nikolic

Ph.D. Ivana Krstic Mistrizdelovic, prof.

Ph.D. Radovan Radovanovic, prof.

Ph.D. Momcilo Isic

Ph.D. Marijana Mraovic

Ph.D. Dragomir Bondzic

Ph.D. Dragana Miloradovic

Natasa Milosevic Dulic

Jasmina Zivkovic, MA

Slobodanka Cvetkovic

FOREIGN MEMBERS OF THE EDITORIAL BOARD:

Ph.D. Peter Pavel Klasinc (Slovenia)

Ph.D. Grazia Tato (Italy)

Ph.D. Dimitar Atanasov (Bulgaria)

Ph.D. Zivana Hedjbeli (Croatia)

Ph.D. Jasna Pozgan (Croatia)

Ph.D. Bojan Cvelfar (Slovenia)

Bojan Stojnic, Msc. (Bosnia and Herzegovina/Republic of Srpska)

Dmitar Bogeski (Northern Macedonia)

Svetlana Usprcova (Northern Macedonia)

TEHNICAL EDITOR:

Natasa Milosevic Dulic

SECRETARY OF THE EDITORIAL BOARD:

Natasa Milosevic Dulic

ADDRESS:

ZAPISI, THE HISTORICAL ARCHIVES OF POŽAREVAC YEARBOOK

Dr Voje Dulic 10, Pozarevac, 12000, Republic of Serbia

Fone/fax +381 12 223 082

REVIEWERS:

Ph.D. Ivana Krstic Mistrizdelovic, prof.

Ph.D. Peter Pavel Klasinc, prof.

Ph.D. Mile Bakic

TRANSLATION INTO ENGLISH: Natasa Ivic, MA

UDK: National Library of Serbia

LAYOUT AND PRESS: BIRO GRAF Belgrade

CIRCULATION: 350

ISSN 2334-7082

Review Printing enabled the City Pozarevac

Editorial board holds no responsibility over attitudes and opinions expressed by the authors.

All articles published in YEARBOOK ZAPISI are refereed.

Adopted for press at the Editorial Board meeting held at Pozarevac, July 15, 2019

САДРЖАЈ CONTENTS

Др Јасмина Николић, директор
УЗ ОСМИ БРОЈ

7

Ph.D. Jasmina Nikolic, director
WITH THE EIGHTH ISSUE

АРХИВИСТИКА ARCHIVAL

Др Радован Пилиповић
О АРХИВСКОМ НАСЛЕЂУ СРПСКЕ КАРЛОВАЧКЕ
МИТРОПОЛИЈЕ (ИСТОРИЈА НАСТАЈАЊА
ДОКУМЕНТАЦИЈЕ И ЊЕНОГ ЧУВАЊА)

15

Ph. D. Radovan Pilipović
ON THE ARCHIVAL HERITAGE OF SERBIAN
METROPOLITANATE OF KARLOVCI (THE ORIGINS
OF THE DOCUMENTS AND THEIR STORAGE)

Јасмина Живковић, мрр.
ЈАВНИ БЕЛЕЖНИЦИ У СИСТЕМУ ЗАШТИТЕ
АРХИВСКЕ ГРАЂЕ И ДОКУМЕНТАРНОГ
МАТЕРИЈАЛА

21

Jasmina Živković, MA
THE ROLE OF NOTARIES PUBLIC IN THE
SYSTEM OF PROTECTION OF ARCHIVAL AND
DOCUMENTARY MATERIAL

Наташа Милошевић Дулић
УЧЕШЋЕ СТРУЧНИХ РАДНИКА (АРХИВСКИХ
ПОСЛЕНИКА) ИСТОРИЈСКОГ АРХИВА
ПОЖАРЕВАЦ НА МЕЂУНАРОДНИМ И ДОМАЋИМ
КОНФЕРЕНЦИЈАМА, НАУЧНИМ СКУПОВИМА И
САВЕТОВАЊИМА (2000-2019)

34

Nataša Milošević Dulić
THE PARTICIPATION OF THE EXPERTS ON
ARCHIVISM FROM THE HISTORICAL ARCHIVE OF
POŽAREVAC IN INTERNATIONAL AND NATIONAL
CONFERENCES, SCIENTIFIC GATHERINGS AND
SYMPOSIA (2000-2019)

Југослав Вељковски
Јасмина Латиновић
ПРОЦЕДУРЕ ЗА УПРАВЉАЊЕ ДОКУМЕНТИМА У
ВЕЛИКИМ ПОСЛОВНИМ СИСТЕМИМА

60

Jugoslav Veljkovski
Jasmina Latinović
THE PROCEDURES FOR MANAGING DOCUMENTS IN
COMPLEX BUSINESS SYSTEMS

Маја Брунец
PRIMOPREDAЈА GRADIVA
– ЈУЋЕР, DANAS, SUTRA

73

Maja Brunec
THE TRANSFER OF ARCHIVAL MATERIAL –
YESTERDAY, TODAY, TOMORROW

Dr. Sc. Mile Bakić
ARHIVSKA SLUŽBA SSSR – RAZVRSTAVANJE
USTANOVA STVARALACA ARHIVSKE GRAĐE NA
GRUPE I ARHIVSKE GRAĐE NA KATEGORIJE,
ZAVISNO OD NJIHOVOG ZNAČAJA ZA SOVJETSKO
DRUŠTVO, DRŽAVU, POLITIKU, EKONOMIJU,
NAUKU, KULTURU, I DR.

81

Ph. D. Mile Bakić
ARCHIVISM IN THE USSR – ORGANIZING THE
INSTITUTIONS-AUTHORS OF ARCHIVAL MATERIAL
INTO GROUPS AND CATEGORIZING ARCHIVAL
MATERIAL ACCORDING TO ITS IMPORTANCE FOR
THE SOVIET SOCIETY, STATE, POLITICS, ECONOMY,
SCIENCE, CULTURE, ETC.

Дмитар Богески
ЗА АРХИВИСТИКАТА, РЕКОРД МЕНАЏМЕНТОТ
И ЕЛЕКТРОНСКАТА ГРАЃА

87

Dmitar Bogeski
FOR THE ARCHIVIST, RECORD MANAGEMENT
AND ELECTRONIC RECORDS

ИСТОРИОГРАФИЈА HISTORIOGRAPHY

Др Момчило Исић
ОСНОВНЕ ШКОЛЕ У ПОЖАРЕВАЧКОМ ОКРУГУ
ИЗМЕЂУ ДВА СВЕТСКА РАТА

95

Ph. D. Momčilo Isić
ELEMENTARY SCHOOLS IN POŽAREVAC DISTRICT
BETWEEN THE TWO WORLD WARS

Дејан С. Радисављевић ПРИЛОГ ИЗУЧАВАЊУ ЦРКВЕНИХ ХРАМОВА У ОКОЛИНИ КУЧЕВА	113	Dejan S. Radisavljević TOWARD THE STUDY OF CHURCHES AROUND KUČEVO
Милица Пејчиновић БИТКА КОД ПАНЧЕВА 2. ЈАНУАРА 1849.	139	Milica Pejčinović THE BATTLE OF PANČEVO, JANUARY 2, 1849.
Проф. др Ивана Крстић Мистрицеловић, СКУПШТИНСКИ ИЗБОРИ У ПОЖАРЕВАЧКОМ ОКРУГУ У ДРУГОМ ПЕРИОДУ ВАЖЕЊА УСТАВА ОД 1888. ГОДИНЕ (1903-1914)	144	Ph. D. Ivana Krstić Mistrizelović ASSEMBLY ELECTIONS IN POŽAREVAC DISTRICT DURING THE SECOND PERIOD OF THE ENACTMENT OF THE 1888 CONSTITUTION (1903-1914).
Слободанка Цветковић Александар Бережнов ГРАЂАНИ ПОЖАРЕВАЧКОГ ОКРУГА УПИСАНИ У ПРОТОКОЛИМА УМРЛИХ ЦРКВЕ У КРАЉЕВУ У ПЕРИОДУ 1912-1921. ГОД. - Прилог проучавању страдања житеља некадашњег пожаревачког округа у ослободилачким ратовима 1912 – 1918. године	166	Slobodanka Cvetković Aleksandar Berežnov THE CITIZENS OF POŽAREVAC DISTRICT ENTERED IN KRALJEVO CHURCH REGISTERS OF DEATHS BETWEEN 1912 AND 1922 - The addition to the study on the deaths of the citizens of the former Požarevac District during the liberation wars (1912-1922).
Др Маријана Мраовић РАЗВОЈ ПРОПАГАНДЕ У ПРВОМ СВЕТСКОМ РАТУ И ДЕЛОВАЊЕ РАТНОГ ПРЕСБИРОА ВРХОВНЕ КОМАНДЕ ВОЈСКЕ КРАЉЕВИНЕ СРБИЈЕ 1914- 1918. ГОДИНЕ	181	Ph. D. Marijana Mraović THE SPREAD OF PROPAGANDA IN THE FIRST WORLD WAR AND THE ACTIVITIES OF THE WAR PRESS BUREAU OF THE SUPREME COMMAND OF THE ARMY OF THE KINGDOM OF SERBIA FROM 1914 TO 1918
Др Милан Стевовић Мартин Матијашевић, мср. КРИВИЧНО-ПРАВНО ТУМАЧЕЊЕ ЗАКОНА О ЗАШТИТИ ЈАВНЕ БЕЗБЕДНОСТИ И ПОРЕТКА У ДРЖАВИ ИЗ 1929. ГОДИНЕ	188	Ph. D. Milan Stevović Martin Matijašević, MA CRIMINAL LEGAL INTERPRETATION OF THE LAW ON PUBLIC SAFETY AND RESTRICTION IN THE COUNTRY FROM 1929.
Мр Драгана Фрфулановић Шомађи Милена Савић, мср ИЗМЕЂУ МОДЕРНОГ И ГЛАМУРОЗНОГ - МОДНЕ ИЛУСТРАЦИЈЕ МИЛЕНЕ ПАВЛОВИЋ БАРИЛИ	199	MSc. Dragana Frfulanović Šomadi Milena Savić, MA BETWEEN MODERN AND GLAMOROUS – FASHION ILLUSTRATIONS BY MILENA PAVLOVIĆ BARILLI
Мр Небојша Ђокић проф. др Радован Радовановић ФРАНЦУСКИ ЛОВАЧКИ АВИОНИ У НАОРУЖАЊУ ВАЗДУХОПЛОВСТВА КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ	208	MSc. Nebojša Đokić Ph. D. Radovan Radovanović THE FRENCH FIGHTERS IN SERVICE OF THE AIR FORCE OF THE KINGDOM YUGOSLAVIA
Огњан М. Петровић СПОРТСКО-ТУРИСТИЧКИ АВИОН ЗЛИН XII	223	Ognjan M. Petrović SPORTS AND TOURIST AIRCRAFT ZLIN XII
Александар Бурсаћ ОРГАНИЗАЦИОНА СТРУКТУРА УДРУЖЕЊА ПОДУНАВСКИХ ШВАБА У БАЧКОЈ ОД 1941. ГОДИНЕ	234	Aleksandar Bursać ORGANIZATIONAL STRUCTURE OF THE ASSOCIATION OF SWABIANS IN THE DANUBE REGION FROM 1941

Др Богдан Лекић
ПОВОДОМ ПОКУШАЈА ШИРЕЊА ХРВАТСКЕ НА
РАЧУН СРПСКОГ ПРОСТОРА

241

Ph. D. Bogdan Lekić
IN VIEW OF A NEW ATTEMPT AT WIDENING THE
TERRITORIAL SCOPE OF CROATIA TO THE DETRIMENT
OF SERBIAN TERRITORY.

Катарина Бели
Вера Зарић Митровић
ФОНД КЊИГА ШТАМПАНИХ У ПЕРИОДУ
ПРВОГ СВЕТСКОГ РАТА У ВЛАСНИШТВУ
НАРОДНЕ БИБЛИОТЕКЕ „ИЛИЈА М. ПЕТРОВИЋ“
ПОЖАРЕВАЦ

266

Katarina Beli
Vera Zarić Mitrović
THE FONDS OF THE BOOKS PRINTED DURING THE
FIRST WORLD WAR, KEPT IN ILIJA M. PETROVIĆ
PUBLIC LIBRARY IN POŽAREVAC

ИЗ РАДА АРХИВА FROM THE ARCHIVES OF

Др Јасмина Николић
„АВАНТУРА У АРХИВУ: СЛИКОВНИЦА И БОЈАНКА“
– ПРОЈЕКАТ ИСТОРИЈСКОГ АРХИВА ПОЖАРЕВАЦ
2017-2018 –

277

Ph.D. Jasmina Nikolic
„THE ADVENTURE IN THE ARCHIVE: A PICTURE AND
COLOURING BOOK„ - PROJECT OF THE HISTORICAL
ARCHIVE POZAREVAC 2017-2018 -

Др Јасмина Николић
др Драгана Милорадовић
ПОТПИСИВАЊЕ МЕМОРАНДУМА О САРАДЊИ
ИСТОРИЈСКОГ АРХИВА ПОЖАРЕВАЦ И ДРЖАВНОГ
АРХИВА РЕПУБЛИКЕ СЕВЕРНЕ МАКЕДОНИЈЕ
И ГОСТОВАЊА ИЗЛОЖБЕ „ФИЛМОВИ КОЈЕ
СМО ВОЛЕЛИ 1947-1980“ ИСТОРИЈСКОГ АРХИВА
ПОЖАРЕВАЦ У СКОПЉУ, 3. ЈУН 2019.

282

Ph.D. Jasmina Nikolic
Ph.D. Dragana Miloradovic
SIGNATURE OF THE MEMORANDUM OF COOPERATION
THE HISTORICAL ARCHIVE OF POZAREVAC AND THE
STATE ARCHIVE OF THE REPUBLIC OF NORTHERN
MACEDONIA AND THE GUEST OF THE EXHIBITION
„MOVIES WHICH WE LOVED 1947-1980 “HISTORICAL
ARCHIVE POZAREVAC IN SKOPJE, JUNE 3, 2019

Др Јасмина Николић
др Маријана Мраовић
др Драгана Милорадовић,
ИЗЛОЖБА „СРБИЈА У ВЕЛИКОМ РАТУ, 1914-1918“
Историјског архива Пожаревац, Војног архива и
Војног музеја Министарства одбране Републике Србије,
у Културном центру Србије у Паризу / Република
Француска, 21. септембар – 19. октобар 2019.

286

Ph.D. Jasmina Nikolic
Ph.D. Dragana Miloradovic
Ph.D. Marijana Mraovic
EXHIBITION „SERBIA IN THE GREAT WAR, 1914-1918“
Historical Archive of Pozarevac, Military Archive and
The Military Museum of the Ministry of Defense of the
Republic of Serbia, at the Cultural Center of Serbia in
Paris / Republic France, September 21 - October 19, 2019

Др Јасмина Николић
др Драгана Милорадовић
Наташа Милошевић Дулић
„МИЛЕНИЈАЛЦИ“ У АРХИВУ – СНИМАЊЕ ВИДЕО-
КЛИПОВА КОРИШЋЕЊЕМ АРХИВСКЕ ГРАЂЕ И
АРХИВА” -ПРОЈЕКАТ ИСТОРИЈСКОГ АРХИВА
ПОЖАРЕВАЦ „АВАНТУРА У АРХИВУ 2“-

292

Ph.D. Jasmina Nikolic
Ph.D. Dragana Miloradovic
Natasa Milosevic Dulic
THE „MILLENNIALS“ IN THE ARCHIVE – RECORDING
VIDEO CLIPS USING ARCHIVE BUILDINGS AND
ARCHIVES ”- a project of the Historical Archive
Pozarevac „THE ADVENTURE IN THE ARCHIVE 2”

МЕЂУНАРОДНА АРХИВСКА И КУЛТУРНА САРАДЊА INTERNATIONAL ARCHIVAL AND CULTURAL COOPERATION

Др Драгана Милорадовић
Наташа Милошевић Дулић
ИНТЕРАКТИВНИ АРХИВИ: ИЗАЗОВИ
ДИГИТАЛИЗАЦИЈЕ И САРАДЊА ПРЕКО МРЕЖА,
23. МЕЂУНАРОДНА АРХИВСКА КОНФЕРЕНЦИЈА
У ОРГАНИЗАЦИЈИ ICARUS, ПУЛА / РЕПУБЛИКА
ХРВАТСКА, 27 – 29. МАРТ 2019.

299

Ph.D. Dragana Miloradovic
Natasa Milosevic Dulic
„INTERACTIVE ARCHIVES: DIGITAL CHALLENGES AND
THE IMPACT OF THE INTERNET ”- 23RD ICARUS ANNUAL
ICARUS CONVENTION AND DAYS 5 IN CROATIA,
PULA / REPUBLIC OF CROATIA, 27-29. MARCH 2019

Др Јасмина Николић
др Маријана Мраовић
ТРЕЋА МЕЂУНАРОДНА АРХИВСКА
КОНФЕРЕНЦИЈА „ХУМАНИТАРНИ ПРОБЛЕМИ
У ПЕРИОДУ ИЗМЕЂУ ДВА СВЕТСКА РАТА:
ДОКУМЕНТАРНО НАСЛЕЂЕ“ МОСКВА / РУСКА
ФЕДЕРАЦИЈА; 9-11. АПРИЛ 2019.

303

Ph.D. Jasmina Nikolic
Ph.D. Marijana Mraovic
THIRD INTERNATIONAL ARCHIVE CONFERENCE
“HUMANITARIAN PROBLEMS
IN THE PERIOD BETWEEN TWO WORLD WARS:
DOCUMENTARY HERITAGE” MOSCOW / RUSSIA
FEDERATION 9-11. APRIL 2019

РАСПРАВЕ И ПРИКАЗИ REVIEWS

Урош Микетић
ТЕНДЕНЦИЈЕ АЛБАНСКЕ ИСТОРИОГРАФИЈЕ
У ПРОУЧАВАЊУ ОСЛОБОДИЛАЧКЕ ВОЈСКЕ
КОСОВА (ОВК) ПРЕМА НАСЛОВИМА У
ПРИШТИНСКОЈ БИБЛИОТЕЦИ „ПЕТАР БОГДАНИ“
(BIBLIOTEKA KOMBËTARE E KOSOVËS)

311

Uroš Miketić
TENDENCIES OF ALBANIAN HISTORIOGRAPHY
IN RESEARCHING KOSOVO LIBERATION ARMY
(KLA) ACCORDING THE TITLES IN PRIŠTINA’S
LIBRARY “PETAR BOGDANI” (NATIONAL LIBRARY
OF KOSOVO)

Миланка Стокић
БЛАГОЈЕВ КАМЕН – ОТРГНИМО ОД ЗАБОРАВА

316

Milanka Stokić
BLAGOJEV KAMEN – LET’S SAVE IT FROM OBLIVION

Душан Миловановић
ПРИКАЗ КЊИГЕ МИХОВИЛА ТОМАНДЛА
„ПАНЧЕВО У ПРВОМ СВЕТСКОМ РАТУ“

324

Dušan Milovanović
THE REVIEW OF THE BOOK PANČEVO IN THE FIRST
WORLD WAR BY MIHOVIL TOMANDL

Др Александар Стојановић
ИЗВЕШТАЈИ И НАРЕДБЕ НЕДИЋЕВЕ „ВЛАДЕ
НАРОДНОГ СПАСА“ ЗА ОКРУГ ПОЖАРЕВАЧКИ, 1941–
1942. ГОДИНЕ - ТЕМАТСКИ ЗБОРНИК ДОКУМЕНАТА,
ПРИРЕДИЛЕ ДР ЈАСМИНА НИКОЛИЋ И ДР
МАРИЈАНА МРАОВИЋ, ПОЖАРЕВАЦ 2018

326

Ph.D. Aleksandar Stojanovic
“REPORTS AND THE ORDERS OF NEDIĆ’S
GOVERNMENT FOR THE POZAREVAC DISTRICT,
1941-1942 YEARS - VOLUME I”, 2018.

Мр Драгољуб Шаровић
NADA DRAŠKOVIĆ, BIO-BIBLIOGRAFIJA DR.SC.
MILA BAKIĆA, PODGORICA, 2018. GODINE

329

MSc. Dragoljub Sarovic
NADA DRAŠKOVIĆ, BIO-BIBLIOGRAPHY PH.D. MILO
BAKIC, PODGORICA, 2018

УПУТСТВА САРАДНИЦИМА И ПРАВИЛА ЗА
НАВОЂЕЊЕ

332

INSTRUCTIONS TO COLLEAGUE AUTHORS HOW TO
ADD REFFERENCES/BIBLIOGRAPHY

Мр Небојша Ђокић
Српски научни центар, Београд

UDK: 358.4(497.1)“1918/1941“
629.7(497.1)“1918/1941“

Проф. др Радован Радовановић
Криминалистичко-полицијски универзитет Београд
Република Србија

ФРАНЦУСКИ ЛОВАЧКИ АВИОНИ У НАОРУЖАЊУ ВАЗДУХОПЛОВСТВА КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ

Апстракт: У раду се дају набавке ловачких авиона из Француске за потребе ваздухопловства Краљевине СХС, тј. Југославије. Обрађена је и лиценца производња ових авиона у домаћим фабрикама. Нарочито се прави паралела између ловачких авиона у Француској и Југославији и неспорно доказује да је већ од краја двадесетих година двадесетог века Југославија имала и модерније ловачке авионе од Француске, а да није битно заостајала за Великом Британијом.

Кључне речи: Краљевина Југославија, ловачки авиони, Француска, Велика Британија, Ваздухопловство војске, Armee de l'Air, Њепор, СПАД, Девоатин.

Ослобођењем Краљевине Србије и њеним уједињењем са деловима јужнословенских територија бивше Аустро-Угарске монархије, створена је 1. децембра 1918. године нова држава јужнословенских народа, Краљевство (касније Краљевина) Срба, Хрвата и Словенаца,¹ која је међународно призната тек на Версајској конференцији у јуну 1919. године. У саставу оружаних снага новостворене државе јужних Словена функционисало је војно ваздухопловство, познато под називом Ваздухопловство (Ваздухопловство Краљевине СХС) или Војно ваздухопловство, које је од

1930. добило нови назив Ваздухопловство војске (ВВ). У саставу Југословенске краљевске морнарице (ЈКМ) постојало је Поморско ваздухопловство (ПВ) опремљено искључиво хидроавионима.

Први ваздухопловни материјал и аероплани за Ваздухопловство Краљевства СХС примљени су из Српске авијатике и од Француза. Други почетни извор је био ратни плен. Касније, Ваздухопловство је постепено опремано на разне начине, у почетку из француске војне помоћи, а затим, од 1924, увозом и куповином од домаће индустрије. И код Поморског ваздухопловства је била слична ситуација.

Највећи и практично једини страни испоручилац авиона и друге ваздухопловне опреме за Ваздухопловство Краљевине СХС у првих десетак година била је Француска. Крајем двадесетих појављује се нови испоручилац, Чехословачка Република, а од почетка тридесетих и Велика Британија и Немачка. Међутим, тек у другој половини тридесетих, у оквиру модернизације, Ваздухопловство војске почиње да се опрема у већој мери увозом из Велике Британије, Немачке и Италије.

У првом периоду Поморско ваздухопловство је било опремљено материјалом из ратног плена, а затим француским (у мањој) и домаћим хидропланима (у већој мери). Од друге половине двадесетих у Поморско ваздухопловство се уводе и немачки хидроплани набављени комерцијално и преко немачких репарација. Током тридесетих година Поморско ваздухопловство је опре-

¹ Та држава је имала три назива и то: од 1. децембра 1918. Краљевство Срба, Хрвата и Словенаца, од 24. августа 1920. Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца и од 3. октобра 1929. Краљевина Југославија.

мано у највећем броју хидропланима домаће конструкције и производње, а пред рат и немачким.

Домаћа ваздухопловна индустрија је од самог почетка своје делатности била важан извор за опремање Ваздухопловства и Поморског ваздухопловства. Испоручивани су авиони произведени по страниој лиценци и по оригиналним пројектима домаћих конструктора. До априла 1941. у Краљевини Југославији радило је пет фабрика за производњу авиона и једна фабрика једрилица са перспективом прерастања у произвођача авиона, као и две фабрике мотора и много других предузећа за израду различите ваздухопловне и пратеће опреме и делова.

ФРАНЦУСКИ ЛОВАЧКИ АЕРОПЛАНИ НАСЛЕЂЕНИ ОД СРПСКЕ АВИЈАТИКЕ

Француски типови аероплана из времена Првог светског рата, коришћени су у Ваздухопловству Краљевине СХС од самог почетка, а њихово увођење је извршено у три наврата. Прве количине француских типова наслеђене су од Српске авијатике, други контингент је купљен од Француза приликом њиховог повлачења са Балкана крајем 1919. године, а неке набавке извршене су почетком двадесетих из француских извора.

Српска авијатика располагала је на Солунском фронту са више типова француских аероплана, али је пред пробој број типова био редукован, тако да су у септембру 1918. остала само четири основна типа аероплана (Доран АР, Бреге 14, Њепор и Спад 7). Укупан број српских аероплана који су учествовали у пробоју износио је 52 (18 АР, 13 Бреге 14, 10 Њепора и 11 Спад 7).² С обзиром на то да је у време пробоја у току било преоружавање армијских ескадрила Српске авијатике новим Брегејима 14, укупан број авиона тога типа попео се на 24 примерка после пробоја.³ Сви авиони

2 Д. Т. Симовић, *Улога и рад ваздухопловства при пробоју Солунског фронта септембра 1918. год.*, Ратник IX/1938, 79-100 (таблични приказ српских и француских ескадрила за подршку Српске војске са тачним бројем аероплана на дан 12. 9. 1918 на с. 98).

3 Д. Ћириковић, *Историја Југословенског ваздухопловства 1918-1930. године*, Свеска III, необјављено дело, МЈРВ, инв. бр. 180-II/2; Ч. Јанић, О. Петровић, Н. Ђокић, *Српска авијатика на Солунском фронту*, у: "Српска авијатика 1912-1918", Београд 1993, 135. Д. Ћириковић је навео

Српске авијатике (око 60 аероплана) прикупљени су током јесени 1918. у Новом Саду, али као што смо већ навели, све до потписивања мировних уговора, све јединице бивше Српске авијатике биле су под француском командом. све до фебруара 1920. године и тек тада јединице и материјал потпали су потпуно под команду Ваздухопловства Краљевине СХС.⁴ У Новом Саду, као главном ваздухопловном центру, прикупљен је и ваздухопловни материјал француске Аеронаутике Источне војске, то јест материјал француских ескадрила које су базирале у Краљевини СХС. Французи су формирали своју Угарску војску а у њеном оквиру функционисало је Ваздухопловство Угарске војске коме је од 2. јуна 1919. године привремено потчињена Српска авијатика.⁵ Од јуна 1919. Парк Српске војске у Новом Саду постао је заједнички парк за снабдевање 508. ескадриле Ваздухопловства Угарске војске и 521. и 523. ескадриле Ваздухопловства Краљевства СХС. После пада Мађарске совјетске републике, јединице Угарске војске су евакуисане крајем 1919, а Французи су оставили извесну количину оружја Краљевству СХС, између осталог и авионе.⁶

Том приликом Ваздухопловство Краљевине СХС добило је додатне количине авиона Бреге 14 и Спад 7 и један Спад 13. Укупан број авиона примљених из Ваздухопловства Угарске војске одговарао је наоружању две ескадриле (или нешто мало више, укључујући и резерву). Дакле, примљена је једна ескадрила Бреге 14 и једна ескадрила Спадова. Сво оружје испоручивано из Угарске војске било је претходно оцењивано (постојале су три категорије: ново, половно и оружје при крају ресурса), а наплаћивало се само ново оружје.

Међутим у ваздухопловству Краљевства СХС нису били најзадовољнији новијим ловцима Спад 13 због чега нису прихватили да преузму 4 ловачка апарата

у свом делу: "Пред сам пробој Солунског фронта стигло је 24 Vrequet XIV који су били резерва." У ствари, ти авиони су били материјал за преоружавање.

4 С. Микић, *Историја Југословенског ваздухопловства*, Београд 1932, 568.

5 ВА, П.4/II, К.83, Ф.3, Д.4/4.

6 ВА, П.4/I, К.110, Ф.1, Д.1/69; С. Микић, *Историја Југословенског ваздухопловства*, Београд 1932, 567-568; Ч. Јанић, О. Петровић, Н. Ђокић, *Српска авијатика на Солунском фронту*, у: "Српска авијатика 1912-1918", Београд 1993, 147.

овог типа која су се налазила у Солуну. Наиме, делегат Врховне команде у Солуну доставио је 15. септембра 1919. године извештај Шефу српске авијатике да у Солуну има 4 ловачка аероплана СПАД од 220 КС (Спад 13Ц1) које су Французи спремни да уступе.⁷ Поводом истог командант I армијске области је 24. септембра 1919. године проследио захтев команданта француске авијатике источне војске да се одреди комисија за пријем споменутих апарата предвиђених за предају ваздухопловству Краљевства СХС пошто он има пуномоћ за предају истог.⁸ Интересантно је да је тек 2. јануара 1920. године Министар војни наредио ваздухопловној команди да се ови Спадови не узимају за ескадру јер нису званично усвојени у наоружање.⁹

Трећа испорука авиона Бреге 14 и Спад у Ваздухопловство Краљевине СХС извршена је почетком двадесетих. Том приликом, у Ваздухопловство Краљевине СХС уведено је укупно 37 авиона (12 Спадова и 25 Бреге 14). Овом испоруком надокнађен је приличан број расходованих и уништених авиона током првих година послератне службе и у исто време извршена је унификација бомбардерских и извиђачких авиона, с обзиром да је највећи број трофејних типова те намене већ испао из службе. Тих 40-так авиона омогућило је функционисање оперативних јединица Ваздухопловства Краљевине СХС до доласка нових ловаца и бомбардера половином двадесетих.¹⁰

Проблем уништених и расходованих аероплана је у јесен 1922. године био веома акутан. Закључно са удесом капетана Шупута од 22. септембра 1922. године од краја I светског рата па до тада, само на новосадском аеродрому потпуно је уништено преко 30 апарата и то скоро искључиво оних француског порекла. У тим катастрофама и удесима погинуло је 5 пилота а 12 је рањено. Сам Шупут је у току шест месеци у потпуности

7 ВА, П.3а, К.159, Ф.9, Д.35. Допис делегата Врховне команде у Солуну Шефу српске авијатике Бр. 447863 од 15. септембра 1919. године.

8 ВА, П.3а, К.159, Ф.9, Д.36. Допис команданта I армијске области Врховној команди Бр. 48007 од 24. септембра 1919. године.

9 ВА, П.3а, К.159, Ф.10, Д.7. Допис команданта I армијске области Врховној команди Бр. 50006 од 2. јануара 1920. године.

10 Ти авиони су, по свој прилици, потицали од француских снага у Бугарској, које су из те земље повучене 1921. године. О. Петровић, *Војни аероплани Краљевине СХС/Југославије 1918-1930*, Лет број 2, Београд, 2000, 22.

уништио 3 аероплана при чему је у два наврата теже повређен.¹¹

Њепор 24Ц1 (Nieuport XXIVC1) и Њепор 27Ц1 (Nieuport XXVIIС1)

Чувена фамилија француских сескиплана Њепор била је синоним за ловачки авион од средине I СР до увођења модерних Спадова. Фабрика «Њепор» (Société Anonyme des Établissements Nieuport) створила је више типова ловаца који су били препознатљиви по карактеристичним упорницама у облику латиничног слова V и ротативним моторима.

У време када су се појавили, ловци Њепор 17Ц1 су представљали несумњиви успех. Био је то тада један од најбољих ловачких авиона на фронту грађен у великим серијама. Током 1916. године Њепор 17Ц1 се, бар неко време, налазио у наоружању сваке француске ловачке ескадриле. На њему је летела већина најпознатијих француских пилота асова као што су Гинемер, Ненжесер, де Тирен, Дорм, Мадон и други. Одлични квалитети овог Њепора су уочени и код савезника па је већ до 15. јула 1916. године била пласирана прва њихова наруџбина од стране британских RFC и RNAS. Из Њепора 17Ц1 развијен је слични Њепор 23Ц1 који је имао нешто јачи мотор па у складу са тим и нешто боље перформансе.¹²

Обе ове верзије Њепора биле су у наоружању и Русије, Белгије, САД-а, Италије, Холандије, Јапана, Финске и Швајцарске. У италијанској компанији Маки (Macchi) произведено је 150 Њепора 17.¹³ Споменимо да је одређени број Њепора 23Ц1 коришћен и на Солунском фронту у саставу српских и француских ескадрила.

У лето 1916. године појавила се верзија Њепор 17бис опремљена мотором Клерже 9Б снаге 130 КС. Ова верзија, по свему судећи није ни ушла у оперативно наоружање француског РВ премда је неколико

11 *Аеропланска несрећа у Новом Саду*, Војни весник бр. 9/1922, 37.

12 Детаљније о ловцима Њепор 17 и Њепор 23 видети у: J. M. Bruce, *Those classic Nieuports*, AE Quarterly Two, Finescroll Limited 1974, 141-149.

13 J. M. Bruce, *Those classic Nieuports*, AE Quarterly Two, 148-49.

примерака коришћено у неким ескадрилама. Једини корисник Њепора 17бис је било британско морнарничко ваздухопловство (РНАС) али се авион није нарочито добро показао у борбама у првој половини 1917. године.¹⁴

Њепор 24Ц1 (Nieuport XXIVC1)

Већ крајем 1916. године постало је јасно да ловци Њепор 17 и Њепор 23 захтевају хитну замену. У то време је већ увелико улазио у наоружање нови ловац СПАД 7Ц1 авион конструисан по сасвим другој концепцији. Међутим, конструктор Њепора Гистав Делаж (Gustave Delage) је сматрао да његова концепција ипак има будућности. Док је код СПАД-а све било подређено великој хоризонталној брзини и великој брзини пењања (уз делимично жртвовање маневарских способности) код Њепора је највећа пажња била посвећена маневарским способностима.

Интересантно је, да Делаж није много обраћао пажњу на нови веома снажни V-8 мотор Хиспано Суиза премда је управо један од његових двоседа био други авион на коме је уграђен овај мотор (први је био хидроавион Ф. Б. А.). Додуше, није немогуће да је почетком 1917. године већ било одлучено да се сви израђени мотори Хиспано Суиза испоручују за производњу СПАД-ова. Шта год да је разлог Делаж се није одлучио за развој потпуно нове конструкције већ за дотеривање већ постојеће.

Кад је реч о мотору за нови ловачки апарат Делаж се одлучио за Ле Рон 9Јб (Le Rhone 9Jb) снаге 130 КС. Што се тиче осталих конструктивних елемената радило се само о дотеривању ранијег Њепора 17. Нови ловац Њепор 24 је прошао званична испитивања Section Technique de L'Aéronautique (STAé) током 15, 16. и 19. фебруара и 17. марта 1917. године. Авион је показао знатно боље перформансе од претходних Њепора 17 и 23 које су биле довољно добре да у серијског производњи замени споменута два типа.¹⁵

Интересантно је да је у производњу први ушао, у ствари Њепор 24бис (Nie.24bis C1) а не сам Њепор 24 (Nie.24 C1). Обе подваријанте су имале исти труп као Њепор 17бис али док је Њепор 24бис задржао исти и реп као код преходних Њепора модел 24 је добио реп потпуно нове конструкције. Због тога је скоро немогуће разликовати споља Њепора 24бис од Њепора 17бис. Међутим, релативно мали број ловаца Њепор 24бис је произведено премда их је одређен број коришћен у француским и британским ескадрилама а преузели су их и Американци (бар 140 комада) који су их, почев од новембра 1917. године, користили за тренажу.¹⁶

Вратимо се Њепору 24 који је од STAé добио званичну ознаку Nie.24C1. Његова производња је маја 1917. године већ била у пуном јеку. Међутим, у оперативној употреби Њепор 24 је представљао велико разочарење и био је веома непопуларан међу пилотима. Већ јуна 1917. године британски мајор Суел (J. P. C. Sewell) је извештавао Команду британског РВ (РФЦ): “Француски пилоти изјављују да су брзина пењања и хоризонтална брзина добри али је то ипак неријатан авион за летење. То је непопуларан авион.”¹⁷

Авион је имао слабу попречну управљивост са изузетно слабом осетљивошћу елерона. Након званичних испитивања Њепора 24 (N4662) поручник Марме (F. de Marmier) је записао: “Управљање елеронима је изузетно тешко и због тога је попречна управљивост толико лоша да, по мом мишљењу, извођење акробација близу земље може бити веома опасно.” Сличне извештаје су подносили и други француски пилоти било при испитивањима било при правим борбеним летовима. Пошто су и британски пилоти већ од јуна 1917. године имали прилике да лете на овим авионима и они су дошли до истог закључка. Ови проблеми су били толико озбиљни да су Британци 29. јула 1917. године донели одлуку да се у њиховим ескадрилама опремљеним Њепорима, по могућству, задрже само старији Њепори 17 и 23 као и најновији 27 а да се 24 и 24бис користе само за обуку и тренажу. На сву срећу компанија Њепор је успела да утврди узрок ових проблема који није лежао у самим елеронима већ је био веома баналан. Проблем

¹⁴ Исто, 149-53.

¹⁵ J. M Bruce, *More Nieuport classics*, Air Enthusiast Five, Finescroll Limited 1975, 14 и 16.

¹⁶ Исто, 16-17.

¹⁷ Исто, 18.

је вила стврднута платнена трака која је служила за покривање простора између горњих крила и елерона. Незнатним модификацијама извршеним током августа и септембра 1917. године попречна управљивост авиона је драстично побољшана. Њепори 24 су поново стекли основну одлику свих Њепора а то је одлична покретљивост. Због напред реченог и Британци су одлучили 2. августа 1917. године да се и Њепори 24 могу користити у оперативним ескадрилама. Ипак због испоруке Њепора 27 Њепори 24 нису много коришћени код Британаца и до краја 1917. године скоро сви су повучени из оперативних јединица.¹⁸

Њепор 27 (Nieuport 27C1)

Не много после Њепора 24 полетео је и Њепор 27 последњи из генерације Њепора са крилним упорницама у виду латиничног слова "V". Већ у лето 1917. године они су, у француским ескадрилама, по броју знатно премашивали Њепоре 24 и 24бис. И Њепори 27 су имали проблема са попречном управљивошћу чији је узрок био исти као и код претходних Њепора 24 и 24бис. Такође је тај проблем отклоњен на начин који смо већ раније изнели. Ипак, у јесен 1917. године Њепори 27 су почели озбиљно да заостају за најновим немачким ловцима. Октобра 1917. године генерал Петен је, образлажући потребе француског РВ у пролеће 1918. године, писао француском министру рата: "Њепор је инфериоран свим непријатељским авионима. Примарно је да буде повучен, што пре, из свих ескадрила на фронту. По мом мишљењу од виталног је значаја да до раног пролећа 1918. године све ловачке ескадриле Aviation de Chasse буду попуњене једноседима СПАД или Њепорима са мотором Гном Моносупап (Gnome Monosoupape)¹⁹ ако се, овај други, на испитивањима покаже добро".²⁰

Ловци Спад 13Ц1 су у то време били већ у серијској производњи а то су били тада вероватно најбољи ловци на свету, бар до појаве немачких Фокера Д7Ф у лето

18 Исто, 18 - 20.

19 Реч је о ловцима Њепор 28 (Nie.28) потпуно другачије концепције у односу на све раније Њепоре.

20 J. M Bruce, *More Nieuport classics*, Air Enthusiast Five, 23.

1918. године. Спадови су због тога убрзано замењивали Њепоре у ескадрилама. Због техничких проблема које су имали Спадови (пре свега са редуктором) та замена није ишла по плану па је крајем јануара 1918. године још увек недостајало 26% Спадова од потребног броја. Због тога су Њепори били у употреби на западном фронту и почетком 1918. године. Ипак, 1. априла 1918. године није их било више у ловачким ескадрилама на западном фронту. Сви француски ловци у ловачким ескадрилама у метрополи су били Спадови и то 372 Спада 7, 290 Спада 13 и 5 Спада 12. У исто време у тренажним јединицама је било 56 неидентификованих Њепора са мотором Ле Рон од 120 КС.²¹

Крајем рата још увек су оперативно коришћени Њепори «треће генерације», тј. типови Њепор 24 (Nieuport Nie.XXIV C1, или Nie.24 C1) и Њепор 27 (Nie.XXVII C1 или Nie.27 C1). Додуше, ти аероплани летели су у то време углавном у ловачким детаשמанима (одељењима) армијских ескадрила које су биле наоружане другим типовима. Укупно је направљено 7200 Њепора углавном погоњених мотором Рон (у 8 верзија) у матичној фирми и код неколико француских произвођача. Лиценцна производња различитих, углавном старијих верзија, рађена је и у Италији (856 примерака),²² Русији (око 600), Британији, Холандији и Јапану, чиме је укупан број произведених Њепора премашио број од 9000 комада. Осим поменутих земаља, Њепоре су користиле у рату и САД, Белгија, Грчка, Румунија и Србија. После рата Њепори су летели у многим земљама, а Руси су у фабрици Дукс до 1917. произвели по лиценци 86 Њепора 21 и 1920-23. у заводу ГАЗ 1 (бивши Дукс) још 140 Nie.24.²³ Турци су током првог светског

21 Исто, 23.

22 56 Њепора 10, 650 Њепора 11 и 150 Њепора 17 код Макија. Т. Ј. Kowalski, *Nieuport 1-27*, Kagero, Lublin 2003, 21.

23 А. Коло, *Ловачки авион Њепор*, Фронт, бр. 1360 од 17. 08. и бр. 1361 од 24. 08. 1984; J. M. Bruce, *Nieuport Fighters Vol.2, A Windsock Datafile Special*, 1993; J. J. Davilla, A. M. Soltan, *French Aircraft of the First World War*, Stratford, Connecticut, 1997, 389, 392-398, 400-404; P. Cooksley, *Nieuport Fighters in action*, Squadron/Signal №167, Carrollton, 1997; T. J. Kowalski, *Nieuport 1-27*, Kagero, Lublin 2003, 21; О. Петровић, Н. Ђокић, *Авиони и балони Краљевине Србије и авиони страних држава на Солунском фронту*, у: "Српска авијатика 1912-1918", Београд, 1993, 238-239, 246-248; Ray Sanger, *Nieuport aircraft of World War One*, Crowood Press, 2001; Виктор Куликов, Грозный "Мальш", Крыла родины, бр. 3, 1991, 29-31.

рата запленили два бивша руска Њепора 17, а у рату у Малој Азији августа 1922. затекли су у Афијону 4 расклопљена Њепора 24 а следећег месеца још 3 Њепора 24бис/27 у Газимиру. Свих 7 Њепора су били бивши грчки, а последња три су оспособљена и коришћена.²⁴

Британци су се за Њепоре 27 први пут заинтересовали јуна 1917. године и до 27. јула 1917. године било их је наручено 100 комада. Касније је ова наруџба донекле измењена па је негде до средине октобра испоручено 29 Њепора 23 и 71 Њепор 27. Њепор 27 су код Британаца били употребљавани у два сквадрона No.1 и No.29. У No.1 су летели до почетка 1918. године (у фебруару је био само један Њепор све остало су већ били С.Е. 5а) а у No. 29 до 19. и 20. априла 1918. године. Њепоре 27 је користила и Италија и то 30 до 40 комада. Неки од њих су летели све до примирја. САД су при уласку у рат примиле од Француза 121 Њепор 24, 140 Њепора 24бис и не мање од 287 Њепора 27. Сви су, током рата, коришћени у тренажним јединицама осим једног који је послат у САД на испитивање.²⁵

Јапан је купио један Њепор 24 током 1917. године. Од компаније Накађима затражено је 1921. године да произведе 77 ових ловаца који су у Јапану добили ознаку Ко 3. Код Јапанаца је употребљаван као ловац и тренажни авион све до децембра 1926. године а интересантно је да је заменио у јапанском наоружању модерније Спадове 13 (јапанска ознака Ние 1).²⁶ Турци су током првог светског рата запленили два бивша руска Њепора 17, а у рату у Малој Азији августа 1922. затекли су у Афијону 4 расклопљена Њепора 24 а следећег месеца још 3 Њепора 24бис/27 у Газимиру. Свих 7 Њепора су били бивши грчки, а последња три су оспособљена и коришћена.²⁷

24 O. Nikolajsen, *Turkish Military Aircraft since 1912*, Scramble, Dutch Aviation Society, Special Edition, Netherlands, 2005, 27, 28, 42, 48; J. M. Bruce, *More Nieuport classics*, Air Enthusiast Five, 28.

25 J. M. Bruce, *More Nieuport classics*, Air Enthusiast Five, 26 - 28.

26 J. M. Bruce, *More Nieuport classics*, Air Enthusiast Five, 28; E. Sekigawa, *Pictorial history of Japanese Military aviation*, IAN ALAN Ltd, London 1974, 22. Нешто касније, 1923. године код Накајиме ће бити наручено 608 Њепора 29Ц1 који ће бити основни јапански ловци све до 1933. године. E. Sekigawa, n. d., 22.

27 O. Nikolajsen, *Turkish Military Aircraft since 1912*, Scramble, Dutch Aviation Society, Special Edition, Netherlands, 2005, 27, 28, 42, 48; J. M. Bruce, *More Nieuport classics*, Air Enthusiast Five, 28

У време пробоја Солунског фронта Српска авијатика је имала у својим ескадрилама намењеним за подршку Српске војске укупно 10 Њепора (7 у ескадрили AR.525 и 3 у AR.521), а у јединицама Ваздухопловства Источне војске на делу српског фронта било је 6 (по 3 у ескадрилама №502 и №505).²⁸ Поменуте српске ескадриле пребазиране су после рата на новосадски аеродром, а нешто касније, све њихове Њепоре преузело је Ваздухопловство Краљевине СХС. Укупан број Њепора у југословенској служби је 8 тј. 7 после Вукосављевићеве погибије.²⁹ Највероватније је (судећи према свим расположивим фотографијама) било три Њепора 24 и 5 Њепора 27.³⁰

На једном Њепору 24 погинуо је 19. јуна 1919. у Новом Саду командант Аеропланске ескадре, мајор Бранко Вукосављевић, а друга катастрофа десила се у септембру 1922. на истом аеродрому када је на Њепору 27 погинуо капетан А. Поврзановић, командант Пилотске школе.³¹ Њепори су код нас коришћени

28 Д. Т. Симовић, *Улога и рад ваздухопловства при пробоју Солунског фронта септембра 1918. год.*, Ратник, септембар 1938, 98.; фотографија аеродрома Вертекоп с краја августа 1918, Музеј Југословенског ваздухопловства (изложба “80 година Српске авијатике”), Београд, 1992. Д. Симовић наводи да су у пробоју учествовали само Њепори 24. Међутим, на наведеној фотографији Вертекопа види се низ Спадова и други низ од 6 или 7 камуфлажних Њепора 27.

29 Војни архив, П.3, К.429, Ф.4, Д.17: Операцијски Дневник Ескадриле 521. од б. VI. 1918 г. до 5. IV 1919 г.

30 *Наша крила* бр. 1, јун 1924 (уз вест о погибији Франца Стеновца на Спаду 13 погрешно је дат снимак слупаног Њепора 27 без N броја на репу); *Српска авијатика* (фотографије сребрних Њепора 24), 123 (авион Петра Петровића Пешкира N5026), 130 (авион Орестија Крстића), 201 (авион Миодрага Томића без N броја) и цртеж у боји (N5515); Војни музеј, Београд, фотографија P-4330 (Томићев Њепор 24 N4408); Збирка Милета Парошког, ваздухопловног столара-механичара из Новог Сада, несређена грађа, МЈРВ (снимак Њепора 27, без капотажа); Лични фото албум извиђача Јоже Јупанчића у власништву породице Јупанчић из Новог Сада (три камуфлажна Њепора 27 у Новом Саду); Лични фото албум пилота Алексе Мариновића у власништву сина Ђорђа из Новог Сада (размрскани Њепор 27 N5773). Према десетак познатих фотографија из наведених извора, може се закључити да је у Ваздухопловству Краљевства СХС било укупно 8 Њепора. Број авиона по типовима је изведен на основу чињенице да су у почетку Њепори 24 били обојени сребрно а Њепори 27 углавном камуфлажним бојама.

31 Д. Ђировић, *Ваздухопловне жртве 1913-1945*, Земун, 1970, 27, 29; *Наша крила* бр. 22/23, март/април 1926; *Авијатички алманах Видовдан*, Нови Сад, 1927; *Илустровани лист* бр. 45, 23-30. новембар 1922 (погрешно приказан слупани сребрнasti Вукосављевићев Њепор 24 као авион на којем је погинуо Поврзановић); филм *Крајински орао* (погрешно приказан камуфлажни Поврзановићев Њепор 27 као авион на којем је погинуо Вукосављевић); Албум А. Мариновића (фотографија

углавном као школски ловци у Новом Саду. Служба Њепора, који су у нашем ваздухопловном жаргону доби-ли назив Њепор-120 КС (понекад се помиње и 110 КС),³² трајала је до 1922. када су повучени из Ваздухопловства Краљевине СХС. Разлог за повлачење били су чести ква-рови, удеси, две катастрофе, а и увођење већег броја Спадова.

Данас се на просторима бивше Југославије налази једна летећа реплика авиона Њепор 11 у природној величини изложена у Музеју ваздухопловства у Београду, затим ротативни мотор Le Ron од 120 КС и митраљез Луис 7,7 мм у Војном музеју у Београду.³³

Спад-180 КС и Спад-220 КС

Најславнији и најбољи француски ловац једносед у I SP био је, без сумње, двокрилац Спад, производ фабрике „СПАД“ (SPAD - Société Pour l'Aviation et ses Dérivés). Авион је пројектовао инж. Луј Бешеро (Louis Béchereau) у сарадњи са инж. Биркигом (Marc Birkigt) власником фирме „Хиспано-Суиза“ (Hispano-Suiza, скраћено HS). Први прототип је полетео у априлу 1916, а већ од јесени започела је серијска производња типа званично означеног са Spad 7 C1 (S.7 C1; C - monoplace de chasse, ловац једносед) од стране француског Техничког одељења војног ваздухопловства (Section Technique de l'Aéronautique - STAé), мада је тип често називан и Spad VII. Највећи број серијских авиона погођен је мотором Хиспано од 180 КС. Укупно је направљено преко 5500 примерака у матичној фирми и код још 7 француских фабрика (Blériot, De Marcey, Grémont, Janoir, Kellner, Régu, и S.E.A.), а авион је рађен по лиценци у Британији (220 комада) и Русији (100). У рату је коришћен код Француза, Руса, Американаца, Британаца, Италијана, Белгијанаца, Срба и Грка. После рата је употребљаван у поломљеног Вукосављевићевог Њепора 24 са српским кокардама).

32 Осим назива Њепор 120 КС, у нашим документима се јавља и назив Њепор 110 КС, што и није чудно јер су постојали ротативни мотори Рон (Le Rhône) са снагом 110 КС, који су очигледно погодили (бар неке) наше Њепоре.

33 П. Миладиновић, *Збирка летелица Музеја југословенског ваздухопловства 1997*, Лет број 1, Београд, 1998, 50; В. Рашић, *Авионски ротативни мотори у Првом светском рату*, Vesnik број 16, Војни музеј, Београд, 1970, 198-203; П. Лажетић, *Ваздухопловне збирке Војног музеја у Београду*, Лет број 2, Београд, 2000, 169.

многим земљама, а Французи су га користили до 1928. као стандардни авион за стицање пилотских дозвола.³⁴

Ловци Спад 7 ушли су у наоружање Ваздухопловства Краљевине СХС на исти начин као и Бреге 14. Првих 11 авиона Спад 7 наслеђено је од Српске авијатике (из њене ескадриле Spa.523).³⁵ Један од тих Спадова био је пре тога у ескадрили 521 где је мало летео зато што је од српских пилота оспособљених за летење на овом типу на аеродрому Нови Сад стално био само Бранко Вукосављевић који је био заузет командним и административним дужностима.³⁶ Део тих Спадова 7 је летео од половине 1919. до марта 1921. у Ловачком аеропланском одељењу у Нишу.³⁷ Следећих 8 примерака авиона Спад 7 дотерани су из француског главног авијатичког парка у Солуну.³⁸ Последња количина од 12 Спадова уведена је почетком двадесетих заједно са Бреге 14 а неки од њих су такође били Спад 13. Поједини примерци могли су да у трупу иза кабине понесу фото камеру за вертикално снимање.³⁹ Авиони типа Спад 7 остали су познати код нас као Спад-180 КС. У Новом Саду формирана је 11. новембра 1923. Ловачка ескадрила 1. Ваздухопловне Команде (са Пилотском школом) (од новембра 1924. преименована у 5. ловачку ескадрилу) наоружана ловцима Спад, а изванредан број тих авиона је коришћен до 1924. у ловачким детањима извиђачких (армијских) ескадрила.⁴⁰

34 О авиону Спад детаљније видети у: J. F. Connors, *Spad Fighter in Action*, Squadron/Signal №93, Carrollton 1989; *Fighters A to Z*, Air International, August 1993; J. M. Bruce, *Spad 7.C1*, Windsock Datafile 8, second edition, 1996; J. Vraný, *Spad S VII/XII/XIII*, Edice triáda; 112-113; T. Gronczewski, S. M., Fleischer, *Spad VII C1*, Aviatik Vintage Aircrafts No.1, Aviatik, Bytom, 2001; О. Петровић, Н. Ђокић, *Авиони и балони Краљевине Србије и авиони страних држава на Солунском фронту*, у: „Српска авијатика 1912-1918“, Београд 1993, 246-248; Ш. Оштрић, *Спад С.VII*, Наша крила бр. 16, децембар 1997.

35 Војни архив, П.За, К.159, Ф.9, Д.32, Л.4.

36 Потврду одсуства овог Спада из ескадриле 521 налазимо у чињеници да је мајор Вукосављевић на свој последњи лет полетео у Њепору.

37 А. Павловић, *Организација и развој Југословенског војног ваздухопловства 1918-1941, I књига период 1918-1930*, необјављено дело, МЈРВ; САНУ, фотографије из заоставштине Сондермајерових.

38 Војни архив, П.За, К.159, Ф.9, Д.32, Л.4.

39 О томе сведочи натпис „PHOTO“ на трупу тих авиона. ВВМ Аца и прежа текст.

40 А. Павловић, *Организација и развој Југословенског војног ваздухопловства 1918-1941, I књига период 1918-1930*, необјављено дело, МЈРВ; Д. Т. Симовић, *Улога и рад ваздухопловства при пробоју*

Од половине двадесетих, Ваздухопловство Краљевине СХС је увело авионе Девоатин који су заменили Спадове као ловце, а Спадови су наставили да служе као ненаоружани⁴¹ школски аероплани. Споменимо да је фабрика Змај 1928. године откупила лиценцу за елису Мервил за аероплане Потез 15 и СПАД⁷⁴² па је крајем те 1928. године у “Змају” је вршена уградња елиса Мервил на Спад 7 и Потез 15 а половином децембра исте године 10 Спадова се налазило у резерви.⁴³ У земљи је извршена уградња допунских резервоара горива да би се повећала аутономија лета. Бар један Спад (№23) био је модификован у “рулера”⁴⁴ скидањем доњег пара крила.

У Ваздухопловству Краљевине Југославије Спад се задржао до 1930. године као авион за обуку резервних подофицира за пилоте-ловце у Земуну у пилот-

ској школи б. ваздухопловног пука, када га је летео и Александар Станојевић. Следеће године, када су резервни подофицири пилоти дошли на тренажу, већ га није било у употреби.⁴⁵ Укупан број ловаца Спад оба типа (Спад 7 и Спад 13) који су прошли кроз Ваздухопловство Краљевине креће се од 37 до 40 комада.⁴⁶

Вероватно прва жртва на Спаду 7 у Краљевини СХС био је поручник, пилот Лудвиг (Људевит) Полак који је погинуо 31. маја 1924. године. Поручник пилот Људевит Полак је 31. маја 1924. године полетео у 9 часова са новосадског аеродрома на једном аероплану типа СПАД. На сто педесет метара висине изненада му је експлодирао мотор и аероплан се муњеви-то срушио на земљу.⁴⁷ Последња жртва на Спаду 7, пилот наредник Лазар Марковић, погинуо је у ниском лету код Борче близу Београда 19. октобра 1929. године.⁴⁸

Солунског фронта септембра 1918. год., Ратник, IX/1938, 79-100; T. Goworek, *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, Warszawa 1991, 117. Иако пољски аутор помиње две ескадриле Спадова, постојала је само једна. То је била Ловачка ескадрила 1. Ваздухопловне Команде (са Пилотском школом) основана 11. новембра 1923, која је преформирана у 5. ловачку ескадрилу у новембру 1924. године.

41 Д. Симовић, *Тактика ваздухопловства*, Нови Сад 1928, 62. Д. Симовић наводи аероплан Спад али не помиње наоружање, што значи да је авион у том тренутку (1927/28) био школски.

42 Архив фабрике Змај, кутија 1, Документ од 15. октобра 1928. године.

43 Service Historique de l'armée de terre (у даљем тексту: SHAT), Paris (Архив копнене војске, Париз), 7N 3202; M. Bjelajac, *Vojska Kraljevine SHS/Jugoslavije 1922-1935*, Beograd 1994, 40. Према француском збирном извештају за 1928. годину (Notice sur L'Armée Yougoslave, 15 juin 1929) преузетом из француског SHAT, Ваздухопловство Краљевине СХС је крајем 1928. имало укупно 367 оперативних (у оквиру формације) аероплана и 22 у резерви. М. Бјелајац је овако навео те аероплане: Vreguet A2 (88 ком.) и B2 (85 ком.); Potez P25 (45 ком.); Dewoitine D (48 ком.) и D27 (1 ком.); Fizer F (20 ком.); Hanriot Brandenburg (80 ком.); у складишту: Spad (10 ком.) и Gourdou (12 ком.). И поред непрецизности код означавања, овај преглед је веома важан у вези са разграничавањем тачног броја више типова аероплана. Међутим, важан је и из једног другог разлога, а то је чињеница да у поменутом прегледу уопште нема неких аероплана који су сигурно били оперативни 1928/29. у неким јединицама Ваздухопловства Краљевине СХС као што је на пример Потез XV. Дакле, нема авиона који су се највероватније водили као француско власништво у Ваздухопловству Краљевине СХС. Једино су споменути Спадови, али само 10 комада у резерви, а то онда значи да су ти примерци били у власништву Ваздухопловства Краљевине СХС (као и други у прегледу побројани авиони). У том случају, остали Спадови (којих је сигурно било, на пример у пилотским школама) нису били побројани. Једино могуће објашњење је да је било и Спадова који су се водили као француско власништво.

44 Фотографија Спад №23, колекција МЈРВ. Објављена у: Ш. Оштрић, *Спад Рулер*, Наша крила, бр. 33, септембар 2000, 16.

45 Изјава Александра Станојевића Предрагу Миладиновићу дата 24. јануара 1995. у Београду. Збирка ваздухопловног публицисте Предрага Миладиновића.

46 *Књижица летења пилота Јанка Добникара у власништву сина Бојана Добникара из Београда; Политика*, 29. новембар 1928 (чланак “Аеропланска афера пред Народном културом”). Јанко Добникар је забележио 1928. лет на Спад №25, дакле у време кад је Спад био школски авион. Систем № обележавања (од №1 на даље) на Спадовима уведен је половином двадесетих (после доласка Девоатина који су били први авиони Ваздухопловства Краљевине СХС обележавани на тај начин) и то приликом модификације и стандардизације на мотор 180 КС. Дакле, №25 је био 25-ти школски авион, а то значи да је број тих авиона у ранијим годинама (док су били ловци) свакако морао да буде знатно већи и зато је потпуно основана процена о већем броју (око 40). На исти закључак наводи и чињеница да је и поред одређених губитака у прве 4 године, ипак постојао потребан број Спадова довољан за опремање новоформиране Ловачке ескадриле 1. Ваздухопловне команде са резервом, основане 1923 (види Андрија Павловић, *Организација и развој Југословенског војног ваздухопловства 1918-1941, I књига период 1918-1930*, необјављено дело, МЈРВ). У вези са бројем Спадова почетком 1925, одређени закључак може да се извуче из документа којег је посредничка фирма “Морава” упутила 4. јануара 1925. Министру Војске и Морнарице (из поменутог Политикиног чланка), у којем је, између осталог, уписано и “30 гарнитура сандова (амортизера) за авион Спад...”.

47 Билтен бр. 27, 1. јун 1924; Билтен бр. 41 од 1. августа 1925; *Лудовик Полак*, Наша крила бр. 22/23, март – април 1926; Д. Ђировић, *Ваздухопловне жртве 1913-1945*, Земун 1970, 33; *Несрећа у ваздуху*, Војни весник бр. 5/6 мај-јуни 1924, 72; Збирка ваздухопловног публицисте Миана Мицевског.

48 Д. Ђировић, *Ваздухопловне жртве 1913-1945*, Земун, 1970, 33; изјава пилота Томислава Кауцларића дата Предрагу Миладиновићу и Драгану Савићу 24. јула 1988. године у Суботици. Збирка ваздухопловног публицисте Предрага Миладиновића. У Ђировићевој књизи грешком је одштампана 1920. година.

Друга основна верзија ловца Спад, развијена из почетног типа и опремљена мотором Хиспано од 220 КС, названа је Spad 13 C1 (Spad XIII или SPAD Hispano Suiza 220 HP). Прототип је полетео 4. априла 1917. године. Произведено је 8472 примерака код матичне и још 8 француских фабрика (АСМ, Bernard, Blériot, Borel, Kelnner, Levasseur, Nieuport и S.C.A.). У експлоатацији је било доста проблема са мотором. Ловци ове верзије служили су у рату код Француза, Британаца, Американаца, Италијана и Белгијанаца а после рата и у многим другим земљама. У Француској су избачени 1923. из наоружања.⁴⁹

Први Спад 13 је стигао у Краљевство СХС преузимањем из Угарске војске 1919. а њихов број се повећао почетком двадесетих увозом из Француске. Тачан број ловаца Спад 13 коришћених у Ваздухопловству Краљевине СХС је укупно 5 апарата.⁵⁰ По уобичајеном маниру, Спад 13 су остали познати у ваздухопловном жаргону као Спад-220 КС. Сви авиони тога типа повучени су из употребе после једног случаја паљења у ваздуху на дан 14. априла 1924. године.⁵¹ У каснијем периоду, извршена је модификација преосталих авиона Спад

13 и њихово опремање моторима Хиспано 180 КС⁵² који су купљени у Француској. Тим потезом Ваздухопловство Краљевине СХС постигло је унификацију свих својих ловаца Спад на једно погонско постројење и омогућило даљу употребу приземљених Спадова 13.⁵³

У Краљевини Југославији за Авијатичарско одељење Војног музеја сачуван је један Спад 7 који је био изложен и на Првој међународној ваздухопловној изложби у Београду, 1938. године.⁵⁴ Као и остали авиони из збирке и он је нестао у вихору Априлског рата. Данас се у Музеју ваздухопловства у Београду чува један мотор Хиспано Суиза од 180 КС и то је све што је преостало са ових авиона на простору бивше Југославије.⁵⁵

НАБАВКЕ ИЗ ФРАНЦУСКОГ КРЕДИТА

Половином 1923. започета је реорганизација Војске Краљевине СХС и постављен је нови командант

49 Детаљније о ловцу Спад 13 видети у: Е. Angelucci et Paolo Matricardi, *Les avions 1/des origines a la premiere guerre mondiale*, Bruxelles, 1978, 156-157; J. M. Bruce, *Spad 13.C1*, Windsock Datafile 32, second edition, 1996; W. Baczkowski, *Samolot myslivski SPAD.VII-XIII*, Туру брони i узбројениа №114, Warszawa, 1987. Јапан је из Француске увезао 40 ловаца СПАД 13. Е. Sekigawa, *Pictorial history of Japanese Military aviation*, IAN ALAN Ltd, London 1974, 22.

50 Војни Архив, П.3а, К.159, Ф.10, Д.7: Првобитно је одбијен пријем ова четири Спада 13 почетком 1920. Фотографија првог Спада 13 налази се у Музеју Југословенског Ратног ваздухопловства у збирци Бранка Вукосављевића. У последњој испоруци је било 2/3 Спадова 7 и 1/3 Спад 13.

51 *Политика*, 29. новембар 1928 (Изјава министра војног Стевана Хаџића); *Наша крила* бр. 1, јун 1924 (вест о погибији поручника Франца Стеновца на Спаду 220 КС у Новом Саду, 14. 4. 1924). Ђенерал Хаџић је навео да су, после паљења у ваздуху Спада 220 КС поручника Стеновца, сви аероплани тога типа повучени "и поред све оскудице у том времену у материјалу". Франц Стеновец се борио на Корушком фронту као пешадијски офicier. Ступио је у ваздухопловство фебруара 1921. године. Са одличним успехом, исте године завршио је извиђачку школу. Пошто је отслужено одређени рок као извиђач завршио је 1923. године пилотску школу у Новом Саду са одличним успехом. Одобрено му је и да заврши курс пилота ловца. Пред крај обуке је трагично погинуо. Годину и по дана командовао је аеро-деташманом у Љубљани. *Трагична смрт ваздухопловног поручника пилота Франце И. Стеновца*, Билтен бр. 26 од 1. маја 1924. год, 1-3; Билтен бр. 41 од 1. августа 1925.

52 Пошто је Команда ваздухопловства тражила од "Змаја" понуду за уградњу купљених мотора Хиспано у аероплане Спад, највероватније је та фабрика и извршила адаптацију Спадова на мотор Хиспано 180 КС.

53 Унификација свих Спадова на слабији али поузданији мотор Хиспано 180 КС извршена је у земљи. Мотор Хиспано 220 КС којим је оригинално опреман Спад 13 био је непоуздан (често се кварео и експлодирао у ваздуху) и због тога се Ваздухопловство Краљевине СХС одлучило на враћање на старији мотор. Исто су урадили и Французи, код којих је Спад 7 и 1925. још увек био стандардни ловачки авион, док је Спад 13 избачен 1923. године. На фотографијама наших Спадова после 1925/26, могу се уочити нови филтери, различити упрошћени бочни капотажи од жице, допунски резервоари, итд.

54 Фото албум „Војно ваздухопловство на Првој међународној изложби у Београду, мај-јуни 1938“, МЈРВ, Војни музеј, фототека, А 86 и Библиотека града Београда, Завичајно одељење.

55 Званични каталог I Међународне ваздухопловне изложбе у Београду, издање Годишњака Југословенског ваздухопловства, Београд 1938, 20. У делу каталога "Преглед излагача и изложеног материјала на I међународној ваздухопловној изложби у Београду од 28. V до 13. VI 1938, Југославија, павиљон 1" стоји да Војно ваздухопловство излаже: 1) Историјски део - Рулер Њ. В. Краља Петра II; Авион Blériot XI са мотором Gnome 50 К.С. из Балканског рата; Хидроавион III-M-5 на коме је први пут летео блаженопочивши Краљ Александар I Ујединитељ; Авион Потез 25 "Бомбајак" којим су извршили лет Париз-Бомбај-Нови Сад пилоти Т. Сондермајер и Л. Бајдак; Авион "Spad VII" са мотором Хиспано 180 К.С. из Светског рата...итд; Б. Ј. Михалачки, *Прва међународна ваздухопловна изложба у Београду 1938. год.*, додатак Ваздухопловном Гласнику број 5, 1938, скица распореда изложених авиона; Д. Мунџаба, *Збирка ваздухопловних мотора Музеја југословенског ваздухопловства 1997*, Лет број 1, Београд, 1998, 53; П. Лажетић, *Ваздухопловне збирке Војног музеја у Београду*, Лет број 2, Београд, 2000, 170.

Ваздухопловства пуковник Радисав Станојловић, а крајем исте године, тачније 17. децембра 1923, ваздухопловство постаје самосталан род војске, а до тог времена и његов нови командант добио је генералски чин. Међутим, услед велике несташице финансијских средстава и малог буџета за Ваздухопловство, током 1923. нису вршене веће набавке ваздухопловног материјала. Пошто је било очигледно да Краљевина СХС мора у најскорије време да изврши потребне набавке веће количине ваздухопловног и другог војног материјала, Французи су се трудили да убацивањем бар мањег броја својих авиона буду присутни у Југославији. Јер, било је и других који су продавали оружје. У игри су били и Британци, а југословенски генералштаб је чак препоручио да се набаве пушке и радио-станице у Енглеској.⁵⁶ Не треба заборавити ни оног једног Бристол Фајтера који је такође могао да постане опција за набавку. У таквим околностима Француска је одобрила Краљевини СХС зајам од 300 милиона француских франака изглавањем у француском сенату 17. децембра 1923. године. Тај 5-постотни зајам са роком враћања од 10 година био је намењен набавци наоружања и неопходних привредних постројења од француске државе и француских произвођача.⁵⁷

Француски кредит је потрошен током 1924. наручивањем војне опреме и оружја у Француској, између осталог и ваздухопловног материјала. Из тог кредита испоручена је до 1935. опрема за копнену војску (топови, митраљези, борна кола, понтони, муниција, униформе, шлемови, шаторска крила, машине за крагујевачку фабрику итд.) и материјал за ваздухопловство (206 авиона, 321 авионски мотор и један балон). Мотори су испоручени 1928. за уградњу у лиценце авионе француске конструкције који су рађени у домаћим фабрикама.⁵⁸

Многе француске фирме увеле су праксу приказа и демонстрирања својих авиона приликом специјалних

турнеја у страним земљама. Током друге половине двадесетих, у Краљевини су приказана три важна француска типа. То су били прототип двомоторног Leo 122 F-AABP (посета Новом Саду 1926),⁵⁹ демонстратор и једини цивилни двомоторни Farman F.63 Goliath F-AIBV N°414, код нас називан Фарман-Јупитер (у Новом Саду 18-24. јуна и 17-22. јула 1926)⁶⁰ и Amiot 123 (BP3) F-AIUQ (Нови Сад, новембар 1928).⁶¹

Девоатин-Хиспано 300 КС (D.1C.1)

Инжењер Емил Девоатин основао је октобра 1920. фирму CAED (Constructions Aéronautiques Émile Dewoitine) и крајем исте године, на бази своје концепције из 1919, завршио пројект једноседог парасол ловца интерно означеног са Dewoitine C1 300 ch Hispano Suiza. Пројект је прихваћен под ознаком D.1 (Dewoitine 1) и градња прототипа започета је крајем 1921. године. Део послова обавила је радионица Пастер (Pasteur) из Тулуза, јер CAED није имао техничких могућности за металску производњу. Први лет је изведен 18. новембра 1922, а после серије званичних проба и одређених замерки, Девоатин је модификовао прототип у два наврата. Те изведбе означене су са D.1bis и D.1ter, при чему је последња модификација прихваћена 1924. за серијску производњу. Током 1923-24. израђено је 10 предсеријских (првих 6 као D.1бис, остали у стандарду D.1тер) и још два серијска авиона. На једном авиону Девоатен D.1 је 1924. пилот Марсел Доре потукао светски рекорд брзине, прелетевши растојање од 500 км са 250 кг додатног терета и такође постигао рекорд на 1000 км остваривши просек од 221 км/х.⁶² У децембру 1924. Девоатинова фирма променила је име у CAD (Constructions Aéronautiques Dewoitine). Пошто

56 Војни архив, П. 16, К.38, Ф.3, Д.33: 5. 12. 1922. Услови за набавку 500.000 пушака, 500.000.000 пешачке муниције и 500.000 кожног прибора.

57 Z. Avramovski, *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji, 1921-1930*, knjiga I, Beograd/Zagreb, 1986, 177, 220; Т. Сондермајер, *Наше ваздухопловство*, Јубиларни зборник живота и рада СХС 1. XII 1918-1928, Београд, 1929, 572.

58 SHAT, 7N 3195.

59 Д. Радовић, *XII Ваздухопловна изложба у Паризу*, Ваздухопловни гласник 2/1931; Kenneth Munson, *Bombers between the wars 1919-39*, London, 1970, 127; Албум Јанка Добникара (фотографија F-AABP).

60 *Билтен* бр. 52, 1. август 1926 (посета Фарман-Јупитера); Албум Ј. Добникара (фото F-AIBV); J. Liron, *Les Avions Farman*, Docavia/Éditions Larivière, Vol. 21, Paris, 1984, 69, 234.

61 *Књижица летења пилота Јанка Добникара* (уписан лет на Амјот Лорен Дитрих 650 КС, 18. новембар 1928).

62 Alfred Bodemer et Robert Laugier, *Les Moteurs a Pistons Français (1900/1960), Tome I*, Docavia 24, Paris, 1987, 231.

CAD није имао производних могућности, Девоатин је склопио уговор са фабриком SECM да организује серијску производњу његовог ловца, па је SECM започео почетком 1925. израду, направивши укупно 110 авиона Dewoitine D1 C1. Осим тога, италијанска фабрика „Ансалдо“ (Ansaldo) произвела је 120 лиценцих дериватива Д.1 (под ознаком АС.2), чиме је Италија постала највећи корисник Девоатиновог првог ловца.⁶³

Још у децембру 1923, мајор Душан Радовић, ваздухопловни аташе у Паризу, испробао је Д.1 и дао повољну препоруку. Предсеријски Д.1бис №4 демонстриран је (пилот Марсел Доре) и испитиван у Новом Саду у периоду фебруар-април 1924. године.⁶⁴ Овим пробама је присуствовао и сам конструктор Девоатен.⁶⁵ На основу добијених резултата, исте године усвојен је тип Д.1 као нови ловачки авион Ваздухопловства Краљевине СХС. Први узорни авион, такође предсеријски, Д.1бис №6, испоручен је Ваздухопловству Краљевине СХС у другој половини 1924. године. То је био једини југословенски примерак у стандарду Д.1бис, сви остали испоручени примерци били су Д.1тер са кабаном серијског типа. Из француског кредита испоручено је Краљевини СХС 50 једноседих ловаца Девоатин и то 44 авиона Девоатин Д.1 (Dewoitine D1 C1) и шест Девоатин Д.9 (D9 C1). Ловци Д.1 су били означени са Девоатин Д1 Ц1, а у жаргону Ваздухопловства Краљевине СХС остали су познати као Девоатин-Хиспано или Девоатин 300 КС. Носили су обележја №1-44.⁶⁶

У страхој литератури се често наводи погрешан податак да је Краљевина СХС купила 79 ловаца Д.1 (тј. 80 комада, укључујући и први примљени узорни авион №6). Објашњење за то лежи у чињеници да је францу-

ска војна комисија (која је по уговору морала да прегледа све авионе пре испоруке за Нови Сад) одбила пријем 30 Д.1 због тога што нису одговарали стандардима.⁶⁷ Због тога је, од поручених 80, испоручено само 44 Д.1 и (нешто касније) шест Д.9. Међутим, постоји и друга чињеница податак да је после успешних проба предсеријског №4 у Новом Саду влада Краљевине СХС, уз сагласност француског Министарства рата, наручила 60 авиона, које су Французи привремено означили као Д.1 „SHS“. Било како било, број од 44 авиона Д.1 успостављен је у августу 1925, као предвиђена почетна количина из уговора №6/4 који је прошао кроз SECM у марту 1924. године. То смањење са 60 на 44 авиона за Краљевину СХС извршено је истовремено са повећањем броја (са 30 на 40) наручених авиона Д.1 за француско морнаричко ваздухопловство (l'Aéronavale). Испорука 44 авиона Д.1 извршена је током 1926, после фабричких модификација (на захтев STAé) ојачавања „змаја“ према спецификацији за l'Aéronavale. Апарати су монтирани у Новом Саду уз помоћ једног деташимана из SECM.⁶⁸

Ловци Девоатин су били главни ловачки тип и окосница ловачке авијације Ваздухопловства Краљевине СХС у другој половини двадесетих. Међутим, власти и пилоти имали су много озбиљних примедби на Д.1 (серијски авиони имали су за 1/4 лошије укупне особине од оних на показном апарату) а у експлоатацији су се показале одређене мањкавости које су довеле до већег броја удеса. Због тога је инж. Душан Станков, тада службеник Команде Ваздухопловства, извршио 1929. детаљну ревизију статичког прорачуна (практично нови прорачун), пројектовао нови хоризонтални стабилизатор, дотерао центражу и извршио одређена ојачања на ловцу ДЦ (Девоатин Ц). Тај прилично обиман посао трансформације свих преосталих Девоатина извршио је „Икарус“. Мада број модификованих Девоатина Д.1 није званично познат, чињеница да је 6 ловаца тога типа уништено или оштећено у удесима до краја 1929.

63 R. Danel, Jean Cuny, *Les avions Dewoitine*, Docavia, Paris, 1982, 13-22.

64 *Илустровани лист* бр. 18, 4. мај 1924.

65 *Девоатин С1*, Наша Крила бр. 1, јун 1924.

66 Д. Ђировић, *Историја Југословенског ваздухопловства 1918-1930. године*, Свеска III, (поглавље за 1924); Ž. Avramovski, *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji, 1921-1930*, knjiga I, Beograd/Zagreb, 1986, 278; R. Danel, Jean Cuny, *Les avions Dewoitine*, Docavia, Paris, 1982, 18-19; *Наша крила* бр. 1, јун 1924. и бр. 3/4, септембар 1924; *Књижница летења* пилота Јанка Маркићевића (лет 28. августа 1924. на Девоатин 300 НР у Пилотској школи 1. ВП). Поред предсеријског Д.1бис №6, код нас је летео и серијски Д.1тер №6. Предсеријски №6 враћен је фабрици после испоруке серијских авиона (пре доласка у Краљевину СХС, био је код Италијана).

67 Ž. Avramovski, *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji, 1921-1930*, knjiga I, Beograd/Zagreb, 1986, 357.

68 R. Danel, J. Cuny, *Les avions Dewoitine*, Docavia, Paris, 1982, 22-23, 27; *Политика*, 24. октобар 1928 (чланак о посети Марсела Дореа и Емила Девоатина Новом Саду (пробе Д.27) и ранијим испорукама авиона Девоатин (44 Д.1 и 6 Д.9)).

године⁶⁹ сугерише да је “Икарус” највероватније модификован 38 или нешто мање примерака.

Почетком 1929. г. фабрика Змај је добила посао да пресвуче платном и обави целонирање на 20 аероплана Девоатин Д.1 и Д.9 из 6. вп.⁷⁰ Током 1929. г. извршена је у Фабрици “Змај” оправка 4 гарнитуре крила за Девоатина.⁷¹

Значај Девоатина је опао увођењем у службу нових ловачких Авија БХ-33 увезеним 1931. из Чехословачке, али су коришћени још неколико година после тога. У то време су то били потпуно застарели ловачки авиони без готово сваке борбене вредности, једино употребљиви за обуку. Вероватно је велика економска криза која је управо била на врхунцу одложила њихово потпуно повлачење из оперативне употребе. Крајем 1935. у служби Ваздухопловства Војске било је још 15 Девоатина,⁷² а у августу 1937. свега 6 Девоатина (радило се о сва три типа).⁷³ Први Девоатин Д.1 изгубљен је у катастрофи 18. марта 1927. године на аеродрому у Новом Саду када је, приликом извођења акробација, погинуо пилот капетан II класе Николај Кутјеников.⁷⁴ У судару авиона Бреге 19, којим је пилотирао Симеон Јандрић, са авионом Девоатин Д.1 погинуо је капетан II класе Петар Петровић.⁷⁵ Вероватно последњи Д.1 изгубљен у катастрофи је онај над земунским аеродромом када је у судару Потеза 25 и Девоатина

Д.1 страдао пилот на Девоатину резервни потпоручник Ђорђе Чкоњовић, 26. маја 1937. године.⁷⁶ У периоду 1930-1936. изгубљено је 20 ловаца од тога 6 Авија БХ.33 и један Хокер Фјури, што значи да су преостали уништени ловци у тим удесима били Девоатини Д1 и Д9.⁷⁷ Када се, дакле, из претходног периода дода 6 отписаних авиона и Чкоњовићев Девоатин из 1937. године то значи да је у удесима уништено укупно највероватније 20 Девоатина оба типа.

Један Девоатин Д.1 залутао је и принудно слетео у Бугарској 23. септембра 1927. Пребачен је на аеродром Божуриште крај Софије, одакле је вероватно враћен натраг.⁷⁸

На неким примерцима су уграђиване скије за зимско летење.⁷⁹

Команда Ваздухопловства Војске је 19. септембра 1932. г. обавестила фирму Змај, у вези њених понуда од 2. и 30. августа 1932. г., да је министар финансија одбио предлог о куповини мотора Полукс II, те да док се питање мотора не буде решило обуставља се потребан административни поступак за одобрење трансформације аероплана Девоатин. У документима фирме ова трансформација се спомиње ка Девоатин Д 1 Ц1 – Полукс II.⁸⁰ Команда Ваздухопловства војске је 12. јануара 1933. године упутила фабрици Змај циркулар са понудом за израду 10 до 15 аероплана Физир ФН, резервних делова за аероплане Потез, Ханрио и Физир, трансформацију до 15 аероплана Физир за моторе Лорен 400 КС и трансформацију до 16 аероплана Девоатин на моторе са ваздушним хлађењем и то све

69 ВА, П.17. К.367, Ф.1, Д.9, Л3. Подаци о аеропланским удесима у Ваздухопловству војске у вези са материјалом и искоришћењем аероплана 1921-1936. Према овом извору у периоду 1927-1929. отписано је 6 ловаца тј. Девоатина.

70 Архив фабрике Змај, кутија 11, Допис од 26. јануара 1929. г.

71 Архив фабрике Змај, кутија 9, Документ од 2. априла 1929. г.

72 М. Bjelajac, *Vojska Kraljevine SHS/Jugoslavije 1922-1935*, Beograd 1994, 40. (Студија 2. бироа француског Генералштаба ваздухопловства, (SHAT, 7N 3204) у којој је дат број авиона Ваздухопловства војске у употреби).

73 Војни архив, П17, К38, Ф1, Д9 (Извештај Оперативног одсека Генералштаба Ваздухопловства војске, пов. В.Ђ.Бр. 890 од 18. августа 1937); Књижица летења пилота Адума Ромеа, МЈРВ. Он је у фебруару, априлу и мају 1937. године извршио више летова на земунском аеродрому у 6. ваздухопловном пуку на авионима Девоатин Д.1, Д.9 и Д.27.

74 Д. Ђировић, *Ваздухопловне жртве 1913-1945*, Земун 1970, 29; А. Б. Херенда, *Година ваздушних победа и ваздушних трагедија*, Време, 14. I 1928, 5; + *капетан Николај Кутјеников*, Време 21. III 1927, 3; *Ваздухопловни гласник* бр. 60 од 1. априла 1927, 34-35; *Наша крила* бр. 35, април 1927, 552. У Нашим крилима и Времени наведено је презиме Кутерников.

75 Фото албум удеса 1. ваздухопловног пука – МЈРВ виа Борис Циглић.

76 Д. Ђировић, *Ваздухопловне жртве 1913-1945*, Земун 1970, 31; *Ин мемориам*, *Наша крила*, бр. 353-4, 20. новембра 1937, 5; *Шест прича од Жегарца Петра*, Поучно – забавни додатак Ваздухопловног гласника бр. 7, Земун 1939, 5-8; изјава госпође Јелене Живковић, сестре Ђорђа Чкоњовића, дата Предрагу Миладиновићу 15. јула 1997. у Београду, *Збирка ваздухопловног публицисте Предрага Миладиновића*.

77 ВА, П.17. К.367, Ф.1, Д.9, Л3. Подаци о аеропланским удесима у Ваздухопловству војске у вези са материјалом и искоришћењем аероплана 1921-1936. У овом документу су дати збирни подаци по годинама за све типове ловаца заједно.

78 фотографија са <http://sammeln.shop.ebay.de>.

79 *Из фото-архива, Ловац на скијама*, *Наша крила* бр. 7, 2. август 1995, 12.

80 Архив фабрике Змај, кутија 11, фасцикла Девоатин 1930-1933, Обавештење команде Ваздухопловства војске фирме Змај од 19. септембра 1932. године.

у циљу упослења ваздухопловне индустрије.⁸¹ Фабрика Змај је на овај циркулар одговорила већ 17. јануара 1933. године и предложила да резервне делове за Потезе као и трансформацију Девоатина с мотором К7 прими фабрика Икарус а све остало (10 до 15 аероплана Физир ФН, резервне делове за Ханриое и Физир и трансформацију Физир Лорен те трансформацију Девоатина са мотором Полукс) примио би Змај.⁸²

Команда Ваздухопловства Војске је затражила од фабрике Змај да изврши измену моторских носача на аеропланима Девоатин Д 1 Ц1. Фабрика је 4. марта 1933. г. известила команду да ће по предрачуну за измену моторских носача то имати следеће ефекте: цеста конструкција носача мотора омогућује да сваки део мотора и моторске инсталације буде приступачан, премештањем резервоара за уље и олакшањем носача мотора помериће се центар тежишта у натраг, применом карбуратора Солекс-Хиспано који ће се сместити у средини мотора издувавајуће цеви ће остати на месту где су биле те избачени гасови неће сметати пилоту, померањем инструмената (термометра за воду и манометра за бензин) у напред, преглед ових инструмената је повољнији итд.⁸³ Команда Ваздухопловства Војске је 16. маја 1933. године наредила измену моторских носача на Д 1 Ц1.⁸⁴

Фабрика Змај се 30. јуна 1933. г. обратила Индустрији аеропланских мотора А.Д. са молбом да им се доставе основне карактеристике мотора Gnom Rhon K 7Ce. Из писменог одговора Индустрије аеропланских мотора А.Д., од 5. јула 1933. г. сазнајемо да је номинална снага овог мотора при земљи била 420 КС, номинални режим обртаја при земљи 2120 о/мин, еквивалентна снага при земљи 475 КС (минимум) на 2120 о/мин. Поред тога фирма Змај је обавештена да се сваки мотор испоручује са упутом за руковање и одржавање.⁸⁵ Фабрика Змај је тек 12. октобра 1933. г.

81 Архив фабрике Змај, кутија 1, Циркулар команде ВВ фабрици Змај од 12. јануара 1933. године.

82 Архив фабрике Змај, кутија 1, Предлог фабрике Змај команди ВВ од 17. јануара 1933. године.

83 Архив фабрике Змај, кутија 11, фасцикла Девоатин 1930-1933, извештај од 4. марта 1933. године.

84 Архив фабрике Змај, кутија 11, фасцикла Девоатин 1930-1933, Наређење команде ВВ од 16. маја 1933. године.

85 Архив фабрике Змај, кутија 11, фасцикла Девоатин 1930-1933, Писмо

званично примила један мотор Гном Рон К7 Бр. 7300 и елису за исти и то од техничког парка б. вп.⁸⁶

Коначно 31. марта 1934. г. Фабрика Змај је обавестила команду Ваздухопловства Војске да је, у вези са уговором В.Т.Бр. 18145/33 од 6. октобра 1933. г. завршила радове на трансформисању прелазног аероплана Dewoitine D1 C1 Бр. 16 са мотором Gnom Rhone K7 и да је исти спреман за лет. Међутим, како је овај мотор користио специјални бензин марке Станаво а исти се није могао добити у б. ваздухопловном пуку то је фабрика Змај замолила команду Ваздухопловства Војске да у складу са ранијом представком фабрике од 12. јануара 1934. г. набавку бензина што пре регулише како не би било сметњи при летењу.⁸⁷ Коначно, током 1934. године извршено је испитивање споменутог аероплана Dewoitine D1 C1 Бр. 16 са мотором Gnom Rhone K7 у Ваздухопловној опитној групи.⁸⁸

Међутим, у вези наређења команде Ваздухопловства Војске В.Т.Бр. 24854/34 и акта надзорног органа команде Ваздухопловства Војске Бр. 682 од 24. новембра 1934. г. фабрика Змај је 26. новембра 1934. г. обавестила надзорног органа команде Ваздухопловства Војске да је модификација аероплана Девоатин Д1 и Д9 поверена фирми Икарус А.Д. пошто ови аероплани нису рађени у Змају па према томе Змај ни нема никакву номенклатуру материјала.⁸⁹

Један примерак ловца Д.1 сачуван је за Авијатичарско одељење Војног музеја у Београду а био је изложен и на Првој међународној ваздухопловној изложби у Београду, 1938. године.⁹⁰ Као и остали авиони из збирке и он је нестао у вихору Априлског рата.⁹¹

Индустрије аеропланским мотора А.Д. фирми Змај од 5. јула 1933. г.

86 Архив фабрике Змај, кутија 11, фасцикла Девоатин 1930-1933, Реверс о пријему мотора од 12. октобра 1933. г.

87 Архив фабрике Змај, кутија 11, фасцикла Девоатин 1930-1933, Допис фабрике Змај команди ВВ од 31. марта 1934. г.

88 *Ваздухопловни опитни центар 1933-2003*, Београд 2003, 149. У овој књизи стоји да је авион Бр. 16 модификован у Икарусу међутим то није тачно - модификован је у Змају. Архив фабрике Змај, кутија 11, фасцикла Девоатин 1930-1933, Допис фабрике Змај команди ВВ од 31. марта 1934. г..

89 Архив фабрике Змај, кутија 11, фасцикла Девоатин 1930-1933, Допис фабрике Змај надзорном органу команде ВВ у фабрици Змај од 26. новембра 1934. г.

90 Фото албум „Војно ваздухопловство на Првој међународној изложби у Београду, мај-јуни 1938“, Музеј Југословенског Ратног ваздухопловства, Војни музеј, фототека, А 86 и Библиотека града Београда, Завичајно одељење.

91 Кино-филм из Музеја ваздухопловства у Београду; Б. Ј. Михалачки

Девоатин-Јупитер (D.9C.1)

Одељење француског војног ваздухопловства (XII Дирекција и Министарству војном) упознато се до краја 1923. године са резултатима које су постигли новосаграђени аероплани Спад 81 и Девоатин Д1, развијени на основу захтева датих програмом из 1921. године. У намери да обнови летећи материјал својих формација за гоњење XII Дирекција је почетком 1923. године израдила један програм који је од нових аероплана за гоњење захтевао јаче наоружање, већу носивост и боље особине у лету – пре свега већу хоризонталну брзину на свим висинама и већи врхунац лета. Дирекција је овај програм проследила француској ваздухопловној индустрији да ова у складу са њим конструише одговарајуће нове аероплане. Сазнавши да су се појавили ови аероплани Одељење француског војног ваздухопловства организовало је јула 1924. велики конкурс аероплана за гоњење тј ловачких аероплана у циљу да се утврди који је најбољи тип аероплана за гоњење и који би Одељење француског војног ваздухопловства наручило за своје ваздухопловне пукове за гоњење. Један од аероплана који су учествовали на конкурсима био је и Девоатин Д9. На конкурсима су учествовали аероплани Берио - Спад 81, Спад 61, Спад 51, Девоатин Д.9, Д.12, Д.15, Анрио Х.31, Гурду Лесер Г.3 и Вибо.⁹²

Авион Девоатин Д.9 био је у суштини директни дериватив развијен из Д.1бис, модификован на јачи звездасти мотор Јупитер 420 КС. Прва испитивања прототипа D9-01 започета су у јуну 1924, а коначна изведба прототипа је урађена почетком следеће године. Први купац била је Италија, која је још почетком 1924. наручила један Д.9 (и један Д.1) за испитивања, а фабрика Ансалдо израдила је 1925-26. укупно 147 лиценцих Д.9 под ознаком АЦ-3 (АС-3). Фабрика САД направила је 1925. само седам Д.9 (један за Белгију и 6 за Краљевину СХС), а 1926. још три за Швајцарску и то је била укуп-

капетан, *Прва међународна ваздухопловна изложба у Београду 1938. год.*, додаток Ваздухопловном Гласнику број 5, 1938, скица распореда изложених авиона; Предраг Лажетић, *Ваздухопловне збирке Војног музеја у Београду*, Лет број 2, Београд, 2000, 170.

92 Велики конкурс аероплана за гоњење, Билтен Бр. 27 од 1. јуна 1924, 5; Отварање конкурса аероплана за гоњење, Билтен Бр. 30 од 1. септембра 1924, 2-6.

на производња тога типа у Француској. Интересантно је да Французи нису прихватили Д.9 (као ни Д.1, осим поменутог броја за морнарицу) за наоружање свог ваздухопловства, па је Италија, као и код типа Д.1, била највећи корисник авиона Д.9.⁹³

Као допуна серије од 44 Д.1, Ваздухопловству Краљевине СХС испоручено је 1926. шест ловаца Д.9. Разлог куповине тако малог броја Д.9 лежао је у жељи планера Ваздухопловства Краљевине СХС да испитају тада нови мотор Јупитер (произведен 1925), који је неколико година касније усвојен за производњу у Краљевини СХС. Тих 6 мотора су били први Јупитери коришћени у земљи.⁹⁴

Почетком 1929. г. фабрика Змај је добила посао да пресвуче платном и обави целонирање на 20 аероплана Девоатин Д.1 и Д.9 из 6. вп.⁹⁵ Током 1929. г. извршена је у Фабрици “Змај” оправка 4 гарнитуре крила за Девоатина.⁹⁶

Девоатин-Јупитери коришћени су паралелно са бројнијим Девоатин-Хиспано, а у тридесетим су служили за обуку и тренажу. Августа 1937. у служби Ваздухопловства Војске било је само још 6 Девоатина (сва три типа).⁹⁷ Један Д. 9 изгубљен је још 2. августа 1931. у Земуну када је његов пилот, потпоручник Алојз Калшек погинуо.⁹⁸ Оригинални француски мотори Јупитер замењивани су у каснијем периоду службе домаћим моторима истог типа.

93 R. Danel, Jean Cuny, *Les avions Dewoitine*, Docavia, Paris, 1982, 28-33.

94 R. Danel, Jean Cuny, *Les avions Dewoitine*, Docavia, Paris, 1982, 31-32; *Политика*, 24. октобар 1928.

95 Архив фабрике Змај, кутија 11, Допис од 26. јануара 1929. г.

96 Архив фабрике Змај, кутија 9, Документ од 2. априла 1929. г.

97 Војни архив, П.17, К.38, Ф.1, Д.9 (Извештај Оперативног одсека Генералштаба ВВ, пов. В.Ђ.Бр. 890 од 18. августа 1937); Књижица летења пилота Адума Ромеа, МЈРВ. Он је у фебруару, априлу и мају 1937. године извршио више летова на земунском аеродрому у 6. ваздухопловном пуку на авионима Девоатин Д.1, Д.9 и Д.27.

98 Д. Тирковић, *Ваздухопловне жртве 1913-1945*, Земун 1970, 30; Збирка ваздухопловног публицисте Милана Мицевског из Београда.

THE FRENCH FIGHTERS IN SERVICE OF THE AIR FORCE OF THE KINGDOM YUGOSLAVIA

The liberation of the Kingdom of Serbia and its unification with the parts of the South Slavic territories of the former Austro-Hungarian monarchy was created on December 1, 1918, by the new state of the South Slavic peoples, the Kingdom (later the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes), which was internationally recognized only at the Versailles Conference in June 1919. year. Military aviation, known as the Air Force (Air Force of the Kingdom of SHS) or the Military Air Force, has been a part of the armed forces of the new state, which since 1930 has been renamed the Air Force of the Army (VV). As part of the Yugoslav Royal Navy (JKM), the Naval Aviation Authority (PV) was equipped exclusively with watercrafts.

The first aviation material and aircraft for the aviation of the Kingdom of SHS were received from the Serbian Aviation and from the French. The other starting source was war prey. Later, the Air Force was gradually equipped in various ways, initially from French military aid, and then, since 1924, by imports and purchases from the domestic industry. The situation with the Aviation Sea was similar.

The largest and practically the only foreign supplier of aircraft and other aviation equipment for the Kingdom of SHS in the first ten years was France. At the end of the twentieth century, a new supplier, the Czechoslovak Republic, appeared, and from the early thirties to Great Britain and Germany. However, only in the second half of the thirties, within the framework of modernization, the Air Force of the Army began to make equipment more heavily from imports from Great Britain, Germany and Italy.

At the time of the breakthrough of the Thessaloniki front, Serbian Air Force had in its squadrons total of 10 Nieuports. The total number of Nieuports (Nieuport XXIV and XXVII) in the Yugoslav service was 8 ie. 7 after Vukosavljevic's death. The total number of fighters Spad of both types (Spad 7 and Spad 13) that passed through the Air Force of the Kingdom ranges from 37 to 40 pieces.

From the French credit (1923) The Kingdom of SHS was acquired 50 Devoatin fighters from what 44 Devoatin D.1 (Dewoitine D1 C1) and 6 Devoatin D.9 (D9 C1). The Kingdom of SHS was acquired 4 Devoatin fighters D27 (3 in 1929 and one in 1930). Yugoslav Air Force acquired and 46 aircraft Gourdou-Leseurre LGL B3 from what 20 from France and 26 from factory Zmaj (licence).