

АЛМАНАХ

ЈУГОСЛОВЕНСКЕ АВИЈАЦИЈЕ

1930

БЕОГРАД

АЛМАНАХ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ АВИЈАЦИЈЕ 1930. год.

УРЕДИО:
БОГОЉУБ ЈОВАНОВИЋ



РЕДАКЦИЈА И АДМИНИСТРАЦИЈА
Београд, Доситијева 7
Тел. 61-52

ALMANACH DE L'AVIATION YOUGOSLAVE

pour l'année
1930

III
51222

Directeur: BOGOLIOUB YOVANOVITCH, avocat



18 apr. 1931.

D. i.

Rédaction et administration: Almanach Yougoslave

Belgrade, Dositejeva 7/II.

Téléphone: 61-52

Слава онима који крвљу својом исписаше
границе нашег неба.



Опијени једном великом љубављу, чистом и заносном, вођени жељом да послуже својој отаџбини, пали су у борби са смрћу, којој су се тако често смејали.

Како су били полетни и снажни! Како су њихове мишице чврсто служиле једном великом задашци; како су хтели да своје животе уложе у једно лепо дело, у велики труд победе неба!

И како су, цењени од претпостављених, вођени од својих другова, увек у борби, неустрашиви и вечито у додиру са смрћу, били ипак благи и добри као несташна, безазлена деца.

Да ли да плачемо за њима? Или да у мушком болу потражимо понос што и данас имамо јунака, што и данас имамо храбра умирања и узвишене жртве?

Поклонимо се њиховим сенима! Оне нам уливају наду у боље дане, у времена, када ћемо снажним замасима моћи оборити све препреке, које нас данас спушавају.

Поклонимо се и тихо ушримо сузе! Јер се мора завршити дело за које су они пролили своју крв:

Победа ваздуха пре свега и мимо свега!

Наша Авијација — наш је спас!

Век у коме живимо зваће се, сигурно, век авијације. Она је та, која је заталасала народе целог света, која је подигла човека на један велики ступањ и која ће, у то тврдо верујемо, утицати, када се буде још више усавршила, и на менталитет целокупног друштва.

Сви народи данас труде се да своју авијатику што више усаврше и ојачају. У том правцу праве се разни експерименти и стављају многи животи на коцку. Чини нам се да је човек данашњице уложио своју енергију у борбу са ваздухом у тежњи да га потпуно савлада.

Упитајмо се, међутим, откуд оволика љубав за авијацију, или, речено друкчије, које су то користи, које нам она пружа?

Авијација се може посматрати са три гледишта:

1) Са националног, и онда говоримо о авијацији као средству народне одбране;

2) са економског, и онда говоримо о авијацији, као средству транспорта?

3) са етичког, и онда говоримо о авијацији, као творцу новог морала.

Испитајмо сва ова три гледишта, да би смо на закључку, као што смо то у наслову учинили, могли узвикнути: Авијација — наш је спас.

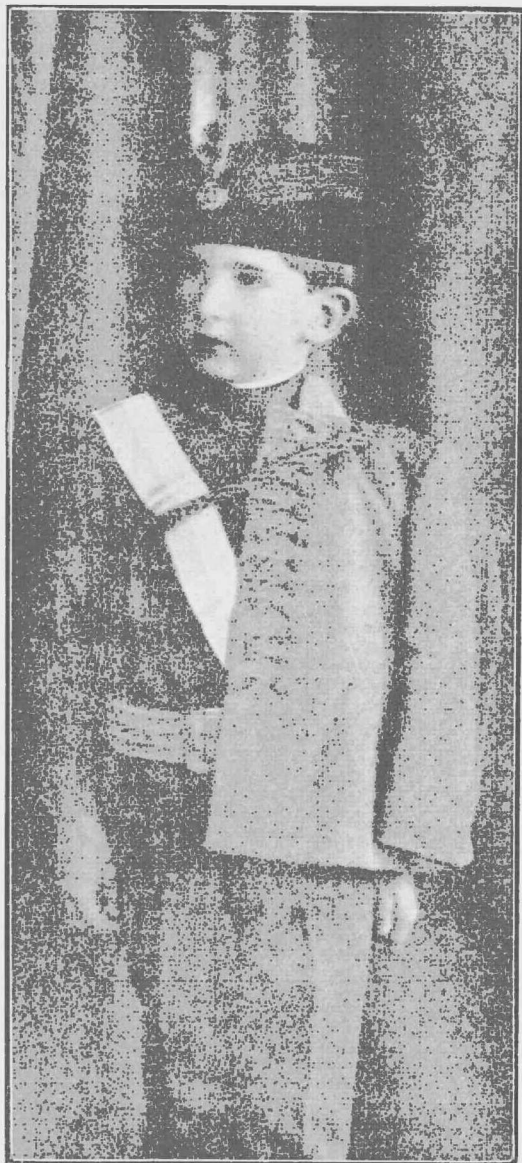
Сви војни стручњаци у последње време слажу се у томе да ће будући рат бити рат технике и хемије. У овој, за старе појмове, чудној борби, најмоћније средство напада и одбране биће авијон. Његова улога у будућем рату је тако значајна, да се може слободно рећи, да војска, која не би имала јаку авијатику, не би смела ни ући у рат. Зашто? То ћемо одмах изложити. Данас, то је већ свима јасно, рат не воде најамничке војске у ограниченом броју. Модерни ратови су борбе оружаних народа. Али, да би се од људи са села и вароши, дотле заузетих својим грађанским дужностима, створила једна организована војска, потребно је те људе скупити, т. ј. мобилисати. Међутим, опасност се већ

указује. Непријатељска авијација прекрилиће земљу и, бомбардујући све комуникационе везе, унеће један невероватан неред и панику и тиме спречити мобилизацију. Уочимо овај моменат, тако погодан да покаже значај авијације као средства народне одбране. Јер мобилисати први и пре свога непријатеља, мобилисати даље у реду и без панике, значи прву победу над непријатељем.

Међутим, без моћне авијације мучно да би се могло много шта урадити. Само јака авијонска одбрана задржала би непријатељски напад из ваздуха и омогућила би правилно сакупљање наоружаног народа. Овај исти моменат простире се и на други део ратних операција: концентрацију трупа. И овде, непријатељска авијација учиниће исте немогућности, створиће исте тешкоће. И овде, даље, једино средство одбране, биће наша авијација.

Предпоставимо да је ипак мобилизација извршена и да се налазимо у ратним операцијама. Познато је, међутим, да је битан услов успеха ратних операција: изненадити непријатеља. Ово изненађење, било избором правца напада, било количином јединица, којим се удар има извршити, било најзад временом, када ће се напад почети, може ли се реализовати, ако непријатељске ескадриле, неспречене нашим ескадрилама, могу несметано да извиђају и тако открију сваку нашу оперативну намеру, сваки покрет и свако груписање? Свакако под овим условима о изненађењу се не може ни мислити. Тако, незаштићени нашом авијатиком, ми бисмо узалуд стварали савршене ратне планове. Својом авијатиком, непријатељ би их читао тако лако, као да је безброј његових шпијуна био присутан изради наших ратних и операцијских планова.

Да ли је потребно после свега, а да би смо истакли улогу авијације, говорити и о осталим мисијама, које се за време рата поверавају авијацији? Да ли је потребно говорити о бомбардовању, артилеријској ре-



Њ. К. В. Престолонаследник ПЕТАР
Покровитељ Аеро-Клуба

глажи, гоњењу трупа, рушењу комуникационих мрежа, слагалишта, магацина, о паници, која се уноси у позадину; о очајању грађанства из незаштићених градова, које посведневно посећују непријатељски авијони, чиме постижу два циља, сваки за себе довољно штетан: деморалисање грађанства и утицај овога на своје војнике, да рат што пре заврши, да ослободе своје мајке и децу злохуних птица?

Изложимо сада значај авијације, посматране са економског гледишта. И овде авијација заузима прво место. За наш век послован и ужурбан, она је та која најбоље одговара. Под њеним ударима, простор је побеђен, згужван просто. Последња њена победа, прелет Атланског Океана, оборила је највећу препреку између два пословна света: Америке и Европе.



Командант Ваздухопловства Војске бригад. ген. М. Недић

Које нам користи међутим она пружа овде? Једну основну: брзину и уштеду у времену. Упитајмо трговца шта за њега значи н. пр. поћи у девет часова из Београда, стићи после двочасовне вожње у Загреб, свршити тамо посао и после подне угодно се вратити натраг. Или шта за њега значи послати писмо ујутру у Скопље или Љубљану и сутра дан на то исто писмо добити већ одговор?

Али то није све. Авијон се употребљава и у друге сврхе. Недавно смо читали да се Удружење Енглеских Рибара помоћу авијона борило противу нарочите врсте риба зв. „белуге“, које имају те особине да прождиру и мреже и сав лов. Борба се је повела из авијона и са невероватним успехом. Исто тако у Русији (Сибир) авијон је успешно средство за борбу противу курјака.

А наука? Колико она искоришћује авијон за испитивање полова, пустиња, па чак и вулканских кратера у које смели авијатичари слећу.

Најзад, поменимо и медицину. У Пољској нарочити авијони стављени су на расположење лекарима у случају хитне операције.

Све ово показује да је авијација посматрана са економског гледишта, један важан добитак човечанства јер је победила и простор и време.

Али ма како значајна била авијација као средство одбране и транспорта ми ипак сматрамо да она, посматрана са етичког гледишта, заслужује највећу пажњу. Јер, посматрана са овог гледишта, она се појављује као творац једног новог морала, како ћемо то одмах објаснити. Тај морал је морал авијације. Од свих покрета и од свих родова оружја, авијација је та, која и у рату и у миру врши један исти напор: борбу са ваздухом. Док



Армијски генерал Рад. Станојловић, досадашњи командант Ваздухопловства Војске

пешадија за време мира слободно врши ратне маневре, свесна да у тим вештачким биткама неће изгубити ни један живот, дотле сваки полет у ваздух значи један грчевит осмех смрти, значи праву битку, у којој се сваки час, сваки минут и секунд може безповратно изгубити младост, здравље и живот. Отуд у данашње доба безверја и вулгарног материјализма, када се друштво гуши у лажима и простоти шпекулације, авијатика је оличење херојизма и пожртвовања. Светла, као пролетња, бистра роса, полетна и отмена у вечитом грчу смрти, она нам показује путеве којима једна нација мора ићи ако за циљ има: велику будућност.

И у томе, у стварању једног новог морала, тако различитог од данашњег и тако данашњици потребног, ми гледамо велики значај авијације код нас. И отуд:

Наша авијација — Наш је спас.

Ваздухопловна Утакмица Мале Антанте и Пољске.

Ове године, најшешја по својим условима, Утакмица Мале Антанте и Пољске завршила се сјајном победом југословенске екипе.

Цео наш народ одушевљено је поздравио наше авијатичаре, веште и смеле, који су уложили све своје снаге да држави извојују победу а себи прву почасну награду Председника Пољске Републике као најбоља екипа и почасну награду пехар Њ. Кр. Вис. Принца Павла, као екипа са највећим бројем бодова.

Извођење утакмице и постигнути резултати.

На овогодишњој утакмици Мале Антанте и Пољске биле су заступљене све земље Мале Антанте и Пољске са по 6 аероплана који су узели учешћа у самој утакмици. Једино је Чехословачка имала резерву од два аероплана и то један Шмолик и један Аеро, док су Пољаци имали у комбинацији серијске Потезе XXV, у случају да који Лублин испадне из употребе, јер нису имали резерве у Лублинима. И Потез 25 који је узео учешћа на утакмици од стране Пољака дошао је у ком-



Победник г. З. Шиншић, кап. II кл.

бинацију кад је шести Лублин на десетак дана пред утакмицу изгорео. Видело се да када су аероплани за утакмицу добро опремљени и чувани, резерва није неопходно потребна да дође на лице места, али је врло zgodно предвидети резерву која се спрема за евентуалну замену, као што је био случај са Румунима, који су уочи утакмице заменили уништени аероплан Бреге 19/7 на путу од Париза за Варшаву у Карлсбаду, а који је долетео из Букурешта у Варшаву.

Од земаља које су узеле учешћа на утакмици биле су представљене и то:

1. Чехословачка са својих шест активних аероплана и то: са два аероплана Аеро 42, једнокрилци са биконвексним профилем крила, који у многоме подсећа на аероплан Фокер. Аеро су били снабдевени моторима Асо (Изота Фраскини) од 800 номиналних коњских снага (а чији је еквивалент од око 1000 К. С.). Вучне елисе биле су трокраке са променљивим кораком немачке конструкције.

Остала четири чешка аероплана били су аероплани Шмолик 516 и 616, двокрилци са финим профилима и малим међукрилним простором, снабдевени са моторима Асо 800 К. С., Хиспано са директним погоном 600 К. С. и Хиспано са редуктором 650 К. С.

2. Румунија била је представљена са 6 аероплана Бреге и то: 5 Бреге 19/7 са мотором Хиспано од 650 К. С. и једним Брегеом 19 са мотором Хиспано 600 К. С. Ови су аероплани били идентични нашим аеропланима.

3. Пољска била је представљена са 6 аероплана и то са 5 Лублина R VIII, са моторима Лорен-Дитрих 650 К. С. и моторима Хиспано 600 К. С. и са једним Потезом 25 са мотором Лорен-Дитрих од 450 HP. Овај последњи Потез имао је помоћни резервоар од 100 литара предвиђен за даљна летења.

4. Југославија била је представљена са 5 аероплана Бреге 19/7 са моторима Хиспано 650 К. С. и једним серијским Потезом 25 са мотором Јупитер са компресором од 480 К. С., коју снагу развија на висини од 3600 метара.

Према овоме, такмичење између екипа југословенске и румунске свело се на такмичење између посада на истоветним аеропланима.

Једина првобитна разлика која је постојала између румунске и југословенске екипе била је та, што се је брижљиво мотрило, пратило и спремао све што је могло бити од користи за што бољу и сигурнију навигацију и што је целокупна техничка припрема с наше стране рационалније организована.

Пре поласка аероплана на утакмицу утисак је био да ће чешки аероплани у погледу брзине бити надмоћнији, а Пољски Лублини у погледу носивости рачунало се да ће имати преимућство. Међутим 27. августа изјутра у 1 час при поласку свих утакмичара на кружни лет око држава Мале Антанте и Пољске видело се да пољски Лублини заостају и да ће заостати у брзини, да тешки Аеро са пуним оптерећењем врло тешко уз-

лећу, док аероплан Шмолик и Бреге знатно лакше по лећу и брже хватају висину.

Није могао кренути на дати знак за полазак румунски аероплан Бреге 19 број 17 са мотором Хиспано 600 К. С. јер је сам опаљач био старог типа и неиспитан за нормално пуштање у рад. Изузев овога ненормалног палења сви остали аероплани нормално су пуштени у рад и исправно полетели. На првој етапи Варшава-Лавов десно се пољском Лублину бр. 22 дефект у мотору пред Лавовом те су и пилот и извиђач морали напустити аероплан скачући са падобранима, при чему је пилот нормално сишао а извиђач, чији се падобран закачио за аероплан, при паду од истога био пригњечен. Сигурно, да је Лублин бр. 22 имао ма какав диспозитив за принудно ноћно спуштање (светлећу бомбу, Холтову ракету и т. д.) да би пасада успела да нормално изврши принудно спуштање, тим пре што Лублин прилично добро планира.

Полазак је регулисан прво коцком којом се одређивао ред државе а потом коцком којом се одређивао ред поласка појединих аероплана по државама, тако да у сваких 4 поласка све државе учествују са по једним аеропланом, према реду који је такође извучен коцком.

У првој етапи Варшава—Праг отпала су три аероплана и то сва три пољска, због недовољног искуства у ноћном летењу, а које је за ову етапу било од врло великог значаја. Исто тако стизање у Праг доказало је да за ноћно летење треба имати прилично искуство, добру видљивост, као и да сам пилот мора бити добар навигатор, јер због ова два последња услова било је великих лутања и принудних спуштања, што је знатно смањило брзине појединих аероплана.

На следећим етапама Праг-Београд, Београд-Букурешт и Букурешт-Лавов лет је обављен под нормалним условима, изузев грешака у оријентацији појединих посада.

Дало се је приметити у самом поласку из Варшаве на кружни лет, да су услови за навигацију у погледу оријентације код два чешка аероплана Аеро-Асо готово никакви, што је долазило услед јаког пламена упаљеног калмина из издувајућих цеви и ако су извиђач и пилот били врло згодно смештени у њиховој кабини. Овде је била жртвована добра прегледност за навигацију на рачун комодитета посаде, јер и тај комодитет био је само релативан.

Последња етапа Лавов-Познањ-Варшава са обавезним пењањем на 5000 метара била је једна од најтежих етапа, јер велики број аероплана није могао испунити овај услов, нарочито стога, што атмосферске прилике

у Лавову у моменту поласка нису биле ни најмање повољне. И поред великих тешкоћа да се аероплан са пуним оптерећењем кроз облаке попне на 5000 м. тешкоћа је била још већа одржати ту висину, јер су аероплани имали тенденцију да пропадају. Ове услове најбоље је испунила наша екипа благодарећи вештини, опрезности и издржљивости наших посада. Губљење оријентације на овој висини била је врло лака ствар, зашто је доказ румунски аероплан бр. 14, који се је при тражењу Познања спустио у Немачку. Ситуација је била још деликатнија стога што је Немачка категорички забранила не само спуштање но и сваки прелет њене територије.

По свршеном кружном летењу око престоница земаља Мале Антанте и Пољске, прва два аероплана који су се спустили у Варшаву била су два чешка аероплана типа Аеро. Али од ових ни један није био испунио тражене услове пењања на 5000 метара, док наша прва

четири аероплана (бр. 1., 2., 3. и 4.) спустили су се у Варшаву после прва два чешка аероплана у времену од 25 минута, са испуњеним условима који су тражени Правилима утакмице. После наших 4 аероплана стигао је румунски аероплан бр. 15. а одмах за њим наш Потез 25., који је касније дисквалификован, јер није прелетео Познањ већ је директно из Лавова дошао у Варшаву.



Одушевљени војници носе победника.

После нашег аероплана бр. 5. пристизали су Чех. бр. 7., Пољак бр. 21., Румун бр. 18. и наш бр. 6. који је такође дисквалификован због тога што извиђач није бацио на одређено место у Познању свој извештај, већ га је бацио у Калишу на 60 км. пре Познања.

Последњи аероплан чешки бр. 9. спустио се у Варшаву у 21 час. 40 мин. 21 секунду чиме је био закључен први услов утакмице. Одмах се је могло видети да је преимућство екипе ове утакмице било на нашој страни и да је једини индивидуални конкурент у том моменту био чешки Шмолик бр. 7. Интересантно је приметити да је екипа која је имала највећу уредност летења од почетка па до завршетка кружног летења, била такође наша екипа и да су сви други утакмичари врло ласково говорили о томе подвигу наше екипе.

Доказ о тешком услову који су имали да испуне утакмичари од Лавова ка Познању је тај, да је овај услов био обављен свега од стране 8 утакмичара и то 4 Југословена, 2 Чеха и 2 Пољака. Штета је за Југословенску екипу што и аероплан број 6 није приметио Познањ, јер је и он пробавио одређено време на висини од 5000 метара на путу од Лавова ка Познању. Овај би утакмичар толико допринео Југословенској екипи, да би очигледна победа југословенске екипе била

осигурана још у првој половини испуњених услова за утакмицу.

Други и трећи услов утакмице, узлет са помоћног терена са 200 метара и највећим корисним теретом, као и постизање највеће висине са корисним теретом за време од 30 минута, били су обављени на дан 30. августа у 17 сати. Полазак авиона био је истим редом као и полазак на кружном летењу, под врло повољним атмосферским приликама. Испуњавање услова узлетања било је најбоље обављено од стране наше екипе, јер највећу висину постигнуту на 200 метара са најбољим корисним теретом постигла је посада нашег авиона бр. 4. т. ј. 11.5 метара на граници од 200 метара, и то посада: капетани г. г. Шинтић и Лукиновић.

Чешки авиони Аеро-Асо нису успели да узлете до одређене границе од 200 метара и поред њихових повољних услова, јер су имали кочнице олео-пнеуматичне на точковима, што им је дозвољавало да реп авиона у месту дигну, већ су једва узлетели на одстојању од 400 мет. са релативно малим корисним теретом од око 900 кг. у који користан терет су урачунати сви инструменти и прибор, који се налази на авиону, према правилнику утакмице.

Код услова постигнуте висине за 30 минута са најбољим корисним теретом, а према формули услова за утакмицу, најбоље резултате дао је чешки авион Аеро-Асо, затим Лублин бр. 23 са Лорен-Дитрихом 600 К. С., па затим Аеро-Асо итд. Највећу висину за време од 30 мин. са одговарајућим корисним теретом постигао је наш авион бр. 1, јер се за 30 минута попео на 5750 мет. а која је највећа висина постигнута са корисним теретом од 656 кг. Чешки Шмолик број 7 и 9 попели су се на 5570 и 5250 метара са корисним теретом од 593 и 606 кг. док наши други такмичари бр. 3 и 4 попели су се на 5630 и 5670 метара са корисним оптерећењем од 552 и 633 кг. Из овога да се закључити, да поред на изглед лаке конструкције чешких Шмолика и велике снаге мотора, наши авиони Бреге носе већи користан терет и пењу се на већу висину за време од 30 минута. Сем тога мада постоји преимућство у погледу носивости у корисном терету у вези са постигнутом висином за 30 минута код авиона Аеро-Асо и Лублина-Лорена, који су према формули утакмице добили већи број бодова него наши авиони, ипак у опште узев наши Бреге 19/7 извршили су под повољним условима узлет и пењање, јер како наши авиони за ове услове нису били оптерећени до максималних граница, то су добијали више бодова код узлета што им је повећавало крајњи збир бодова.

Узимајући у обзир да су Чешки авиони Аеро-Асо са много већом снагом од наших Бреге 19/7, резултати добивени са Асом у погледу носивости на висини у времену за 30 мин. нису тако значајни, јер је и сам број бодова добивен са Аеро-Асом 100, Лублином 99, другим Аеро-Асом 95, другим Лублином 94 а наш број бодова је за авионе број 1—84, број 3—79, број 4—77 и број 2—75 што очевидно истиче незначајно преимућство носивости Чешких авиона Аеро-Асо и Пољских Лублин-Лорен према Бреге 19/7.

Најозбиљнији конкурент у погледу висине био је Шмолик-Асо бр. 7. Због недовољних резултата добивених приликом првог пењања поновили су Чехословаци услов пењања сутрадан 31. августа и то два Чешка Шмолика Асо и Хиспано и добили су резултате да се авион Шмолика Асо бр. 7 попео за 200 метара више него на првој проби т. ј. попео се на 5570 метара са 593 кг. корисног терета, а Шмолик-Хиспано бр. 9 попео се на поновној проби пењања за 200 метара мање него на првој проби т. ј. 5250 метара са 606 кг. корисног терета, те је према на-

пред изнетом први авион добио у висини 200 мет. више него први пут, док је други изгубио 200 метара него што је имао на првој проби. Из свега овога да се видети, да чешки авиони који су нашим авионима и посади били најозбиљнији конкуренти нису ни у чему нарочито измакли испред наших.

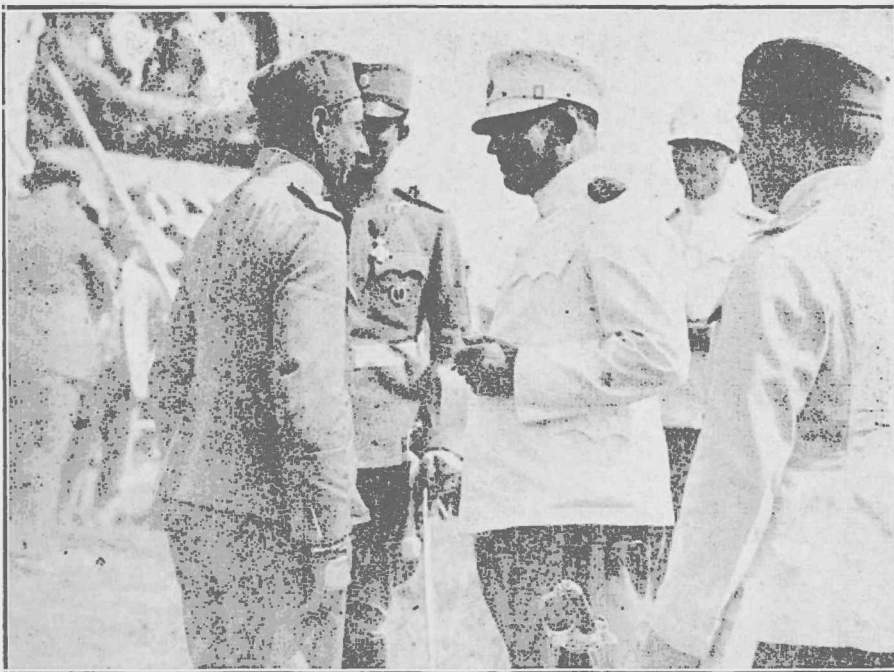
За пољске авионе према добивеним резултатима види се да нису били опасни такмаци. А како су Румуни и-

мали исте авионе као и ми, то се такмичење свело између њих и нас искључиво на такмичење између посада.

Према последњој класификацији добивених резултата појединих посада и опита додељене су следеће награде:

Екипа југословенска добила је прву почасну награду Претседника Пољске Републике као најбоља екипа. Почасну награду Пехар Њ. Кр. В. Принца Павла добила је југословенска екипа са највећим бројем бодова. Затим новчану награду од 9.000 злоти за најбољу посаду најбоље екипе добила је југословенска *посада авиона бр. 4. капетани г. г. Шинтић и Лукиновић*. Поред овога прву индивидуалну награду добила је југословенска посада авиона бр. 4. капетани г. г. Шинтић и Лукиновић а трећу индивидуалну награду опет југословенска посада авиона бр. 1. т. ј. капетан г. Новак и поручник г. Мандрашевић.

Другу награду екипе Пољског Аеро-Клуба добила је чешка екипа.



Командант Ваздухопловства генерал Недић у разговору са шефом наше екипе кап. 1 кл. Новаком

Другу индивидуалну награду добила је чехословачка посада аероплана бр. 7 мајор г. Клепш и поручник г. Франк.

Поред ових награда додељени су од стране Чехословачког Аеро-Клуба пехари од кристала за Аеро-Клубове Пољске Републике, Краљевине Румуније и Краљевине Југославије.

Саму организацију око извођења ове утакмице нај-

брижљивије су спровели Чехословаци и Југословени, што се дало приметити на свима етапама где је било спуштање, као и у Варшави где су се вршиле све припреме за испуњавање услова утакмице.

Ваљаност посада, њихово залагање да победе, одличан материјал и добра припрема и организација донела је победу југословенској екипи, која је ове године такмичила по нарочито повољним и срећним околностима.

Вођа наше екипе о утакмици.

Да би читаоцима дали што јаснију слику шока утакмице, доносимо чланак вође наше екипе г. Јеролима Новака, кап. I кл. који је изашао у 8. броју „Ваздухопловног Гласника“:

По осигураној победи наше екипе, желим овим чланком да дам општу слику припреме и извршења ове утакмице, која по својој важности надмашује, могу смело тврдити, све друге утакмице ове врсте.

Припрема утакмице.

Припрема утакмице обухватала је:

1. Избор летеличног материјала (аероплана и мотора).

За избор летеличног материјала има две могућности: или извршење утакмице са материјалом којим Ваздухопловство располаже, или пак набавком материјала само за утакмицу, спремљеног на основу формула, установљених за дотичну утакмицу.

Предвиђене формуле биле су следеће:

Брзина по формули: $P_1 = 650 \cdot \frac{v}{V}$

Висина по формули: $P_2 = 150 \cdot \frac{t}{T}$

Висина са теретом за време од 30 мин. по формули $P_3 = \frac{k}{H}$

Полазак на помоћном терену, дугом 200 м. по формули: $P_4 = 100 \cdot \frac{m}{M}$

Најдужа стаза износила је око 1040 километара.

Према томе требало је изабрати материјал, који може да одговара горњим условима и то:

Који има довољан радиус дејства, да може да превали и под тежим условима (против-ветар, облачност, дезоријентација посаде) најдужу етапу од 1040 км.;

Који има довољну средњу брзину (обзиром на ма-

теријал других утакмичара, пошто брзина на стази носи 65% бодова);

Који се доста брзо пење, носи што већи користан терет а да под тим теретом има полазак краћи од 200 м.

Сигурност материјала пак најважнији је услов, пошто се по општој формули укупан број бодова свих посада једне екипе множи са бројем аероплана, који су стигли, а дели бројем аероплана, који су пошли. Као пример: Ако од екипе од 6 аероплана стигне из једне екипе свих 6 аероплана, сваки аероплан треба да донесе само 84% бодова, па да екипа буде победница против друге

екипе, од које је стигло само 5 аероплана, који носе сваки свих 100% могућих бодова.

При избору материјала Команда Ваздухопловства донела је решење донекле компромисно: Набавка материјала који је већ одређен за наше наоружује и који се ради у земљи, наиме Бреге 19/7 са мотором Хиспано-Суиза 650 К.С. 12 NB

Мотор је познат по својим досадашњим успесима.

Аероплан је серијски аероплан Бреге 19, појачан са обим крилима, спој горњих крила са трупом појачан са два косника са сваке стране, са придодатим резервоарима од укупно 1150 литара бензина и 80 литара зејтина. Повећани хладњаци који се могуувући, осигурали су беспрекорно хлађење мотора. У главном један Бреге 19., чији су податци побољшани.

2. Избор особља.

Пилоти ове године бирани су по пуковима отка-



Чешки авијатичари: Свозил и његов извиђач

да је из сваког пука био одређен један пилот. Пилот је бирао свог извиђача и свог механичара.

Ваздухопловству је циљ да победи са екипом. Индивидуалне победе врло су лепе, но по глас једног ваздухопловства нису одлучујуће. Овом приликом могу да поновим честитке Чешког Ваздухопловства, у којем Чеси нарочито подвлаче, да се свих 6 аероплана, који су пошли из Прага за утакмицу, исто тако славно и исправно враћају по добивеној утакмици.

Пошто екипа репрезентује цело Ваздухопловство па и државу, требало би пилоте бирати из целог Ваздухопловства.

Избор особља у Пољској био је сасвим други. По једном конкурс, посаде су се такмичиле међу собом по бригадама. Најбољи по бригадама били су одређени за утакмицу. У конкурс било је предвиђено и снимање, радио служба и томе слично; десило се је то, да су најбољи пилоти били дисквалификовани ради неке грешке извиђача, заглављена касета и тако даље. Начин избора, како се види, није одговарао.

Наш начин, да пилот бира свог извиђача, одличан је. Пилоти у нашем Ваздухопловству махом су старији и искуснији од извиђача. Сем тога сав напор и одговорност пада на пилота.

3. Припрема особља.

Тренажа особља била је јасна потреба. 6 часова летења није довољно за спреду особља за предстојеће напоре.

Почевши са 1. VII. формирано је од такмичара, њихових механичара и помоћног људства „тренажно одељење такмичара“ у 1. ваздухопловном пуку под командом најстаријег такмичара.

Решење је одлично и донело је резултате.

Тешкоће су биле следеће:

У месецу јулу такмичари новосадског гарнизона морали су тренирати поред редовне дужности, што је у велико сметало извођењу тренаже. Тренажа сама по себи представља толики рад и напор, да о некој другој служби не би смело бити говора.

Шеф тренажног одељења, узет из средине такмичара, био је наравно другим пословима оптерећен, тако да је за своју личну тренажу имао мање времена.

Почевши са 1. августом све је особље било ослобођено других дужности, те се могло посветити искључиво тренажи. Сем тога додељени инжењери, шеф механичара, додељени француски механичари вршили су у главном све послове око припреме аероплана, мерења аероплана, испитивања истих и т. д.

Тренажа, по одобреном програму, састојала се у главном:

а) У извршењу постепено дужих, у главном навигационих летова, по могућности над тереном непознатом такмичарима. Овим начином особље срасло је са својим аеропланом, навикло се на ваздух, на дуге летове под разним атмосферским условима. Стаза утакмице над нашом државом пређена је од сваког по неколико пута, на већој и на мањој висини, тако да су сви били спремљени за сваку евентуалност.

б) У извршењу пењања на преко 5000 м., са летењем од више од 1 сата на тој висини, узети су у употребу инхалатори који су дали, по свршеном испитивању сваког појединог у радионици, одличне резултате. Летење на висини са инхалатором не представља ни приближно тај напор као летење без њега. Но уочено је, да некоји инхалатори не функционишу и да је претходно испитивање истих потребно.

в) Пењање за време од 30'.

Летење без видљивости, које одлично оспособљава пилоте за летење по магли и по облацима.

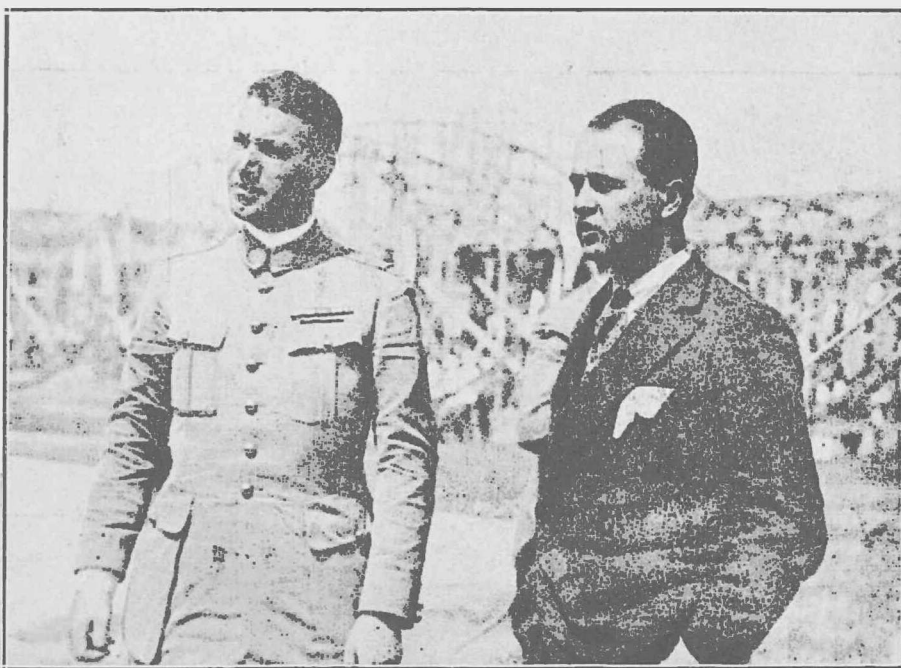
г) Вежбе у летењу са пуним гасом, које много замара пилота. Аероплан Бреге нарочито има ту особину,

да тек постепено добија своју максималну брзину, ако га пилот мирно и хоризонтално води. Сваки, ма и најмањи покрет кормилом одузима му много, до 10 километара брзине.

в) Вежбе у летењу само по курсу, без избора једне помоћне тачке. Пилот лети тачно по израчунатом курсу. Одмах на почетку лета, после 30 до 50 км., посада установи даљину и брзину. Пример: На 50 км аероплан се налази 5 км. лево од курса, а пут је превалио

за 15'. Према томе знајући своју брзину од 240 км, може одмах да види, да има ветар у лице и с десна. Један степен одговара на 100 км. око 1.8 км., према томе 5 км. на 50 км. једнако је 10 км. на 100 км. Из тога лако је прорачунати девијацију, наиме 10:1.8, приближно 6 степени. Ако је летео са курсом, од рецимо 100°, мора да појача курс на 106°, да би летео паралелно својој израчунатој линији, на одстојању од 5 км. Ако појача курс на 108°, биће на 200 км. опет тачно на курсу. Губитак за овај поступак свега је око 1 км., према томе не игра никакву улогу. Но овај рад може и пилот и извиђач да изврши у глави, а са мало рутине не треба ни 1/2 минуте, да то прорачуна. Чим има дериву и своју брзину, навигација постаје врло лака. Да се изгуби, скоро је искључено. Променом висине, може, особито на дужој стази, да изабере повољнији ветар, водећи рачуна о чињеници, да се стални ветрови окрећу на висини у десно.

ђ) Ноћно летење. Ноћном летењу требало је по-



Румунски авијатичари: Оприм и његов извиђач.

клонити особиту пажњу, пошто је за полазак из Варшаве био одређен 1 час. Према томе ноћно путовање од око 800 км.

Новосадски аеродром удешен је био за ноћно летење. Све препреке, хангари и т. д. биле су означене црвеним светлом. Границе терена белим светлом, аеропланским акумулаторима на растојању 100 м. Два рефлектора, командно место у виду осветљеног круга са командним светлом зелене, црвене и беле боје. Осветљено Т, знак правца силаска.



*Капетан I кл. војни-извиђач Камило С. Лукановић
победник на утакмици.*

Све ове инсталације биле су привремене, но дале су одличне резултате.

Због краткоће времена програм није у потпуности извршен. Посаде су извршиле свега око 10 ноћних кругова и једно путовање Нови Сад-Београд-Нови Сад.

Светлеће бомбе пробане су у два маха. Први пут бомба је била бачена са висине од 500 м. Пилот је успео да се спусти само при светлости бомбе, која је одлична. Други пут бомба се тек после пада од око 200 метара запалила и услед краткоће времена пилот није могао да силази.

У опште се може рећи, да је светлост бомбе била одлична и да је спуштање као и избор терена за принудан силазак могућ.

Један од најважнијих елемената тренаже за утакмицу је *уознавање итинерера, студија истог, студија аеродрома и метеоролошких прилика дојичних предела* и тако даље.

Као карте за утакмицу били су додељени итинерери у размери 1:750.000, издање Бечког Географског Института. Карте ванредно тачне, но мало прегледне, слабе пластичности. Са добром припремом и студијом унапред, карте дају одличне резултате, но читање у ваздуху, особито за пилота, врло је тешко. Сем тога, додељене су секције 1:200.000 места спуштања и места бацања изгештаја.

Пошто је за извиђача потребна карта 1:200.000, то су ове карте једног дела итинерера, особито ноћне

стазе и стазе Лавов-Познањ-Варшава умножене фотографским путем у фото секцији I. Ваздухопловног Пука. Сваки извиђач припремио је сам ове фотографије, у разним бојама, те их сложио прилепљене на картон у виду једне књиге. Овај начин врло је добар. Извиђач пак са картом 1:200.000 много се лакше оријентише, пошто му иста даје облик села, вароши итд. Ово од нарочите је важности за ноћно летење.

Такмичари, који су били већ раније на стази, давали су другима потребна објашњења о појединостима терена, које се са карте не могу распознати као: шумовитост, култура, општи утисак терена и т. д.

Вежбе у поласку са помоћног терена од 200 метара дужине вршене су свега једанпут, ради замора материјала. Ове вежбе врло су важне, но силом околности морале су бити донекле занемарене.

4. Техничка припрема.

Техничком припремом руководио је Технички Одсек Техничког Одељења Команде Ваздухопловства. Издати су сви потребни упуту за руковање мотором, за руковање аеропланом. Наређење ради извршења мерења аероплана, припреме истих за утакмицу и т. д. Све ове радове извршили су додељени инжењери, који су ове послове са ретком вољом и пожртвованошћу обавили. Тешкоће су се и ту на сваком кораку појављивале, но захваљујући сусретљивости и увиђавности свих фактора, и оне су се могле пребродити.

Организација снабдевања на свим аеродромима извршена је одлично. Нигде на целој стази није било застоја у ма чему.

Само мерење аероплана, припремање података о брзини, све то одузело је врло много времена и тражило је врло много рада и труда. Радног времена за све особље тако рећи није било, већ се радило од зоре па до мрака. Прављење мешавине бензин-бензол, специфичне тежине 740 исто тако био је дуг и напоран посао.

6. Цивилна припрема.

Премало упућен у сав тај рад, изложићу само у кратко потребу за тражење дозвола за прелет држава Мале Антанте, Пољске и Аустрије, пасоша са визима ових држава, ослобођавање царине, експедиција материјала и упућивање људства, стална веза са Аеро-клубовима, особито Пољске Републике, прибављање података о осталим екипама, прорачун кредита и т. д.

Како се види, један огroman и сложен посао пун одговорности.

Извршење утакмице.

По програму требала је екипа да пође 20. VIII. за Праг, а из Прага 21. VIII. за Варшаву преко Лавова, са спуштањем у Лавову. Овим итинерером посаде имале су могућности да упознају један део стазе, нарочито пак аеродрома.

20. VIII. кренула је екипа, испраћена од Команданта Ваздухопловства и многих других официра на пут. Итинерер је скраћан ради што мањег замора мотора преко Птуја. Време је било повољно све до Дунава. Алле је екипа прелетела над облацима. Од Дунава требало је обзиром на добивене метеоролошке податке ићи ниско. Време на томе делу стазе било је јако слабо, ниски облаци, киша, магла. Но поред свих тешкоћа екипа је стигла појединачно у Праг, где су се

сви аероплани исправно спустили. Утисак долета наше екипе под овим врло slabим временским приликама био је одличан. Да илуструјем време: цивилни саобраћај тога дана био је обустављен; румунска екипа која је истог дана кренула из Париза, зауставила се: свега стигло 3 аероплана, 2 су била принуђена на силазак, а 1 се поломио.

Сутрадан, када је екипа требала да крене за Лавов, густа магла била је покрила аеродром Кбели. Покушаји путничких аероплана да се пробију остали су без успеха. У целој Чешкој била је ниска магла, а сунце у опште невидљиво.

Екипа је била приморана да чека побољшање времена.

Мало после 12 часова магла се почела дизати. У року од $\frac{1}{2}$ сата цала је екипа била у ваздуху, на путу за Лавов, под повољним атмосферским приликама. У Лавову екипа је сишла по програму и била примљена од тамошњих официра врло срдечно. Екипа је остала у Лавову скоро 1 час, затим продужила за Варшаву, где је стигла око 18:30 часова, комплетна и исправна како је била пошла.

22. VIII. стигла је румунска екипа, а 23. VIII. румунски резервни аероплан, Бреге 19 са Хиспаном 600 К.С.

23. VIII. после подне долетела је и чешка екипа. И Чеси су се имали борити са врло slabим временом. Стигли су појединачно, у врло великим размацима, због slabог времена. Један њихов аероплан поломио се је код Кракова.

Код прве седнице Жирија пријављени су следећи такмичари:

Југословенска екипа:

1. Бреге 19/7 Хиспано 650
кап. Новак Јеролим, пор. Мандрашевић Милан;
2. Бреге 19/7 Хиспано 650
кап. Рубчић Драгутин, пор. Микећ Никола;
3. Бреге 19/7 Хиспано 650
кап. Хубл Хинко, пор. Долански Драгутин;
4. Бреге 19/7 Хиспано 650
кап. Шинтић Златко, кап. Лукановић Камило;
5. Потез 25-Јупитер 425
кап. Николић Синиша, ппор. Поповић Добривој и
6. Бреге 19/7 Хиспано 650
нар. Павелић Иван, пор. Миловановић Обрен.

Чехословачка екипа:

7. Š — As 800
major Klepš Francois, por. Frank Paul;
8. Š — H 650
kap. Kalla Josip, kap. Ambrus Jean;
9. Š — H 650
por. Langer Vaclav, por. Petrzila Bohuslav;
10. Š — AS 800
por. Tresl Georges, por. Nozin Francois;
11. A — AS 800
kap. Mareš Karl, kap. Beneš Gustav i
12. A — AS 800
Vodja Svozil Vojtech, por. Fuksa Vaclav.

Румунска екипа:

13. Br. 19/7 — H 650
kap. Opris Nikola, major Marinescu Georg;
14. Br. 19/7 — H 650
major Borduloiu Traian, kap. Jacobescu Georg;

15. Br. 19/7 — H 650

kap. Tomasescu Constantin, kap. Cantemir Etienne;

16. Br. 19/7 — H 650

kap. Rotaru Atanasie, kap. Garleanu Georg;

17. Br. 19/7 — H 600

por. Oteanu Georg, por. Negrescu Ivan i

18. Br. 19/7 — H 650

kap. Paclea Traian, kap. Stefanescu Mihai.

Пољска екипа:

19. R 8 — LD 650

kap. Rutkowsky Witved, ppor. Zbrowski Zygmund;

20. R 8 — H 600

por. Massalski Stefan, ppor. Misiewicz Stefan;

21. R 8 — H 600

por. Wyrwicki Eugenjusz, ppor. Pajer Piotr;

22. R 8 — H 600

kap. Pamuta Leopold, ppor. Azarewicz Walenty;

23. R 8 — LD 600

por. Skrzypinski Henryk, por. Jankowsky Jan i

24. P 25 — LD 450

por. Witkowski Franciszk, por. Farlik Franc.

Редни бројеви су бројеви аероплана. Имена најпре пилот, па извиђач.

Скраћенице:

Br. 19/7-Бреге 19

H-Хиспано-Суица

P 25-Потез 25

LD-Лорен-Дитрих

R 8-Лублин R 8

J-Јупитер

Š-Шмолик

A-Аеро.

Бројеви поред ознаке мотора означају коњску снагу.

Ред поласка утврђен је коцком тако, да најпре полази Румун па Југословен, па Чех па Пољак и тако редом.

Ред поласка је био следећи: 14,2,11,20

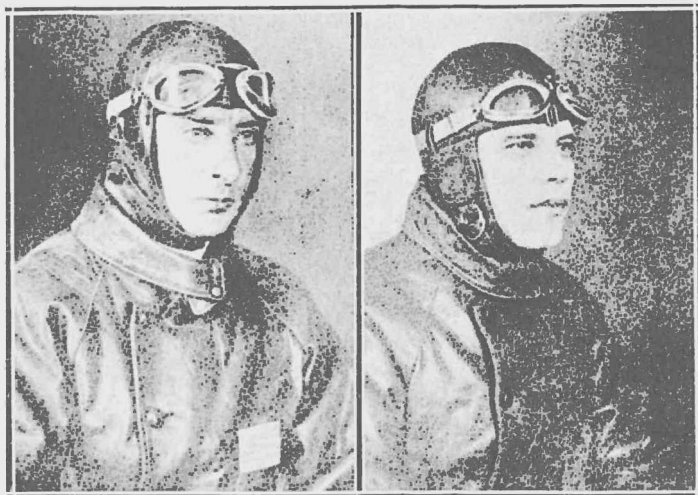
13,6, 9,22,

18,1,12,24,

16,4, 8,19,

15,5, 7,23,

17,3,10,21.



Капетан I кл. пилот-ловац Јеролим Новак и поручник војни-извиђач Милин С. Мандрашевић
Посада која је добила трећу индивидуалну награду.

Услед неприлика, које су Немци правили због прелета немачке територије, итинерер је преиначен: Лавов-Тешу-Праг. Цела етапа била је продужена на 1040.5 километара. Полазак исто тако измењен је и у место да буде са аеродрома Окенћи, извршен је са аеродрома Мокотов, где су сви такмичари били концентрисани.

Време до поласка коришћено је за коначно опремање аероплана и за вагање истих. Даље за посете службеног карактера, полагање венца на гроб незнаног јунака, разгледање знаменитости и т. д.

Сваком такмичару била је предата књига „Le circuit de la Petite Entente et de la Pologne 1930.“ У овој књизи концентрисани су сви податци општег карактера, такмичари, програм за време утакмице, скице аеродрома и помоћних аеродрома, ноћно осветљење итинерера Варшава-Лавов и Познањ-Варшава. Књига



*Капетан I кл. пилот-ловац Драгушин Л. Рубчић и поручник војни-извиђач Никола М. Микећ
Посада, која је испунила све услове за утакмицу, па је дошла на 4 место.*

ванредно добро обрађена и даје одговор на свако могуће питање. Сем тога дневним извештајима сви су такмичари обавештавани о евентуалним променама, а за време утакмице о постигнутим резултатима. У том је погледу служба била врло добро организована.

Од аеродрома било је за време утакмице уређено за ноћно летење: у Варшави Мокотов и Окенћи, Демблин, Замош, Лавов, Краков, Познањ и Стрзелце. Сем тога помоћни терен без ноћног осветљења у Лоцу.

Сама стаза Варшава—Лавов и Познањ—Варшава била је осветљена светионицама. Ова организација је ванредно функционисала. У сваком тренутку био је бар један светионик видљив. Истина, да је и ноћ била врло јасна.

Од помоћних терена били су предвиђени:

У Чехословачкој: Оломоуц, Простејов, Високе Мито, Праг, Бенешов, Чтижи Двори код Буђејовице.

У Аустрији: Беч—Асперн.

У Југославији: Марибор, Загреб, Брод, Београд, Бела Црква.

У Румунији: Турн-Северин, Слатина, Букурешт, Бузан, Текући, Јаши, Батосани.

Метеоролошка служба добро је функционисала. На свакој етапи такмичари су могли добити метеоролошке извештаје, чак и са јачином и правцем ветра на разним висинама.

Од интереса је још навести тежине појединих аероплана и то празног са вејтином и водом за поједине типове:

Бреге 19 око 1600 кгр. са разликом од око 30 кгр.

Шмолик: 2029 кгр., 1905 кгр., 1836 кгр., 1966 кгр., те врло велике разлике у тежини празног аероплана.

Аеро око 2950 кгр.

Лублин: 2548 кгр., 2444 кгр., 2632 кгр., 2390 кгр., 2521 кгр., за серијски аероплан огромне разлике до 240 кгр.

Први дан утакмице.

Полазак из Варшаве био је 27.-VIII. у 1 час. Аероплани су били постројени у два реда, по реду поласка. Ноћ је била скоро тиха, ванредно јасна. Аеродром прописно осветљен. Сметала је роса, која је овлажила летећу спрему и пробила кроз ципеле. Мокар сести у аероплан није баш нарочити ужитак.

Аероплан за аеропланом полазио је по реду, са размаком од 3'. Размак изгледа мален, но лично на целој ноћној стази нисам видео ни један аероплан.

Ноћни лет био је лак. Стаза, осветљена светионикима, лако и брзо је била пређена до Лавова, где је требало бацати први извештај.

Од Лавова па до сванућа није било осветљења. Вароши су биле осветљене те су се могле врло лепо распознавати. Светлост у аероплану — само акумулаторско — функционисала је узорно. Ноћни лет није представљао никакве тешкоће. Најгоре је било при сванућу, пошто је сопствена светлост већ избледела према дневној, а дневна још није била довољно јака. Око пола сата требало је летети под оваковим, врло slabим условима видљивости.

Чешку је покривала врло танка, прозирна магла, која се је врло брзо дигла.

О стази могу дати само лична опажања. Но пошто је размак између такмичара, особито наше екипе, био врло мален, прилике нису се могле много променити.

Јужно од Судета престигао ме је аероплан број 12, који је 3' иза мене летео. Покушао сам да га држим, но сви напори били су узалудни. Полако, али сигурно мене је прешао, изгубио се у даљини и слетео 1' пре мене.



*Капетан II кл. војни-пилот Хинко А. Хубл и поручник војни извиђач Драгушин Ј. Долански
Посада која је испунила све услове за утакмицу, па је дошла на 5 место.*

На аеродрому у Прагу нашао сам свега наша два аероплана, број 2 и 6. Убрзо после мене стигао је и аероплан бр. 4 и 3, тако да је наша екипа сем броја 5 била комплетна.

Постигнута времена била су ванредна. Аероплан број 1 и 4 за 4 h 26', аероплан бр. 2 и 3 за 4 h 28',

аероплан бр. 6 за 4 h 32'. Разлика од неколико минута на нoвном летењу и на етапи 1040 километара.

На овој првој етапи поцепало ми се платно на горњим крилима. Изгледа због тога што је браник извиђача на горњем крилу био подигнут. Услед тога настала је једна депресија над крилом, те се платно исцепало. На тај начин изгубио сам у Прагу 35' ради оправке. То је у осталом једини квар, који се појавио за време целе утакмице, сем кварова у Београду због других узрока.

Наша брзина на овој стази била је око 235 км./сат, што одговара брзини на бази.

Најбоље је прешао прву етапу аероплан број 7 за 4 h 6', што одговара брзини од 254 км./сат, (можемо рећи са истом брзином као на бази).

Метеоролошке прилике за Југославију биле су повољне.

Етапа Праг—Београд пређена је исто тако од свих 5 аероплана са одличним временом, без нарочите разлике: бр. 1: 3 h 22', бр. 4: 3 h 23', бр. 3: 3 h 28', бр. 6: 3 h 35', бр. 2: 2 h 38'.

Најбоља постигнута брзина наших аероплана је преко 254 км./сат.

је 250 км./час. Најбоља општа брзина је 262 км./час.

Метеоролошки податци за следећу етапу били су неповољни. Јаки против-ветрови до 80 км./час. облачно, делимична киша.

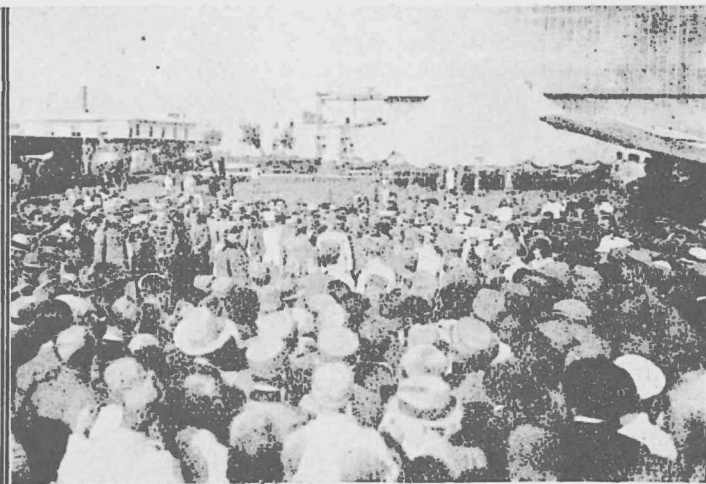
Етапа преко Јаши до Лавова била је врло тешка и напорна. Врло јака бацања, пробијање облака, пред Лавовом киша, тако да су се сви морали ниским летењем довући до аеродрома. Аеродром Јаши лежи врло сакривен, тако да га је тешко уочити. Развијене брзине на овој етапи врло са мале: наша најбоља 196 км./сат, општа најбоља брзина 207 км./сат.

У Лавову скупила се је цела наша екипа, сем аероплана бр. 5, за који смо знали да је пошао из Букурешта. И пилоти и извиђачи прилично су били изнурени: неспавање, нередовита храна и тешка стаза са јаким бацањем. Ручак у Лавову повратио је опет старе снаге телу, а воља никад нији ни била изгубљена.

Временске прилике биле су врло неповољне: густе и ниске кишни облаци ваљали су се са северозападног правца преко аеродрома. Сунце невидљиво. Дебљина облака око 2000—2500 метара. А сада предстоји још пењање на висину од преко 5000 метара, на тој висини извиђати један сат и по, па затим пробијати облаке са



Командант Ваздухопловства генерал г. Недић у друштву страних војних аташеа



Генерал г. Недић поздравља победнике са утакмице Мале Антанте и Пољске

Општа најбоља брзина на тој етапи је преко 268 км., постигнута од стране аероплана број 12.

До 11½ часова наша је екипа била комплетна на Београдском аеродрому, сем аероплана број 5, који се је по добивеним извештајима спустио због нестанка бензина између Брна и Прага. Овај је аероплан стигао касно на вече, те је тиме првог дана једина наша екипа била комплетна.

Но при раду на аерепланима после подне десио се један пожар, који за мало није све наше наде уништио. На срећу могао је бити локализован и аероплани су претрпели само мање кварове. На једном крилу изгорело је платно, страдали су репови приликом извлачења, покривач мотора је изгорео и т. д. Но наша техничка служба успела је, да током ноћи, ове кварове поправи, и сутрадан у наређени час, аероплани су били исправни и спремни за полазак.

Други дан утакмице.

Полазак је уследио по реду доласка. Број аероплана је услед губитка првог дана смањен од 24 на 20. Време за Букурешт врло повољно, са јаким бочним ветром са планина. Наша најбоља брзина на тој етапи

тешком, са 2000 кгр. преоптерећеном машином. Ни мало лепи изгледи. Сви забринути гледају у небо, чују се разговори да не треба узети висину под овим условима. А можда би се могли и сложити са осталим пилотима, да нико не узима висину, што не би ни у чему променило резултате. Међутим аероплан број 12 је полетео. Ушао је у облаке, али ускоро после тога испао преко крила напоље.

Одлучио сам да чекам до 15 часова. Ако се време не поправља неће нико моћи узети висину, а до сада постигнути резултати не могу бити промењени.

Око 13½ часова време се мало поправља. Једна мала рупа дозволила је да се види плаво небо. Наредио сам одмах полазак, и аероплан за аеропланом загињурio се је у облаке и нестао.

Пробијање облака није било лако, но ни сувише тешко. Над 2500 метара већ је било сасвим ведро, леп сунчан дан. На висини од преко 5000 м. била је врло јака зима. Руке као и ноге смрзле су се, болови су били јаки, али ипак требало је издржати до деведесете минуте. Пробио сам облаке на ниже те испао код Лоца, скоро на курсу.

О даљем путу не треба много губити речи. Оријентација је била тешка због летења са сунцем у лице. На 100 км. од Познања било је потпуно ведро, без облака. Сваки је журио да би што пре стигао у Варшаву.

Најбоља наша брзина на овој етапи била је 202 км./сат.

Највећа општа брзина, аероплан бр. 11, који није узео висину, била је 267 км. Са овом ванредном брзином аероплан бр. 11 у потпуности је надокнадио губитак у пењању.

До 19 h 30 минута сви су наши аероплани били у Варшави. Наша победа изгледала је осигурана. На жалост, брзо се је испоставило да је пилот аероплана бр. 5 одустао због замора и да се из Лавова директно вратио за Варшаву.

Сутрадан се је испоставило да извештај аероплана бр. 6 није нађен у Познању. Предузето је све, да се тај извештај нађе. Но коначно се је утврдило да је извиђач бацио извештај са висине од 1000 м. и то у Калињу, 80 км. пре Познања.

На тај начин изгубила је наша екипа 2 аероплана. По броју аероплана једнака са чешком екипом, борба је изгледала скоро изгубљена, обзиром на боље податке чехословачких аероплана у пењању и терету.

Но чим смо добили тачне податке о терету, којег поједини аероплани носе, победа већ је била осигурана. Шта више, и 1. и 3. индивидуална награда.

Услови пењања са теретом и полазак на 200 м. дали су следеће резултате:

Број аероплана	Користан терет у кгр.	Висина у км. за време од 30'	Висина подузета после 20 метара у метрима
1	656	5.75	6.5
2	638	5.48	9
3	652	5.63	5.5
4	633	5.67	11.5
7	593	5.57	10.5
9	606	5.25	6
11	919	4.92	0
12	922	4.99	0
15	746	5.29	2
16	715	4.99	3.5
18	789	5.03	1.5
21	1060	4.12	7.5
23	1055	4.36	4

Пада у очи добро пењање као и слаба висина на 200 м. румунске екипе са истим аеропланима као наши.

То је била последица претераног терета, који су узели, наиме око 100 кг. више од нас. Сви наши аероплани пошли су на овај услов са укупном тежином од 2500 кгр. Под овом тежином аероплан Бреге даје најбоље резултате, обзиром на постављену формулу, те је као што се види, извршен прорачун пре утакмице добро користио.

Овим задњим условом утакмица је била довршена.

Победа је била наша.

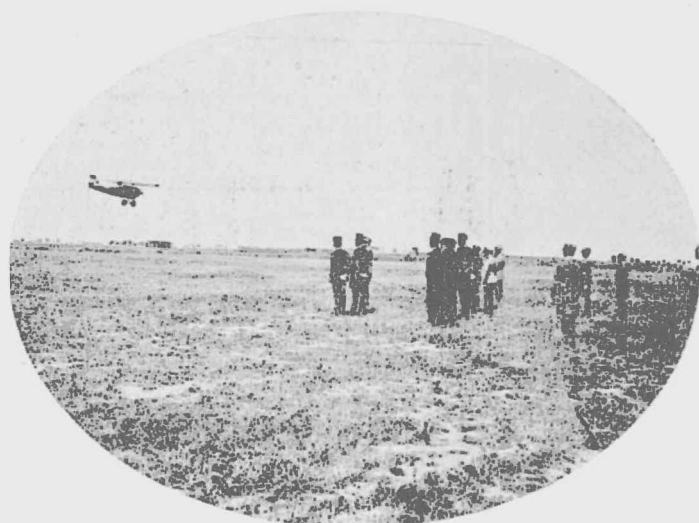
Наша екипа заузела је 1., 3., 4. и 5. место, што је одличан резултат.

На повратку екипа је била врло лепо дочекана од стране Чехословачког Ваздухопловства.

Пријем екипе у нашој држави био је врло свечан и срдчан. Најпре у Загребу од стране Аеро-Клуба грађанства у Загребу, затим на аеродрому у Новом Саду, где је екипу примио и поздравио ђенералштабни бригадни ђенерал г. Милутин Недић, честитајући како екипи, тако и целом Ваздухопловству на овом успеху.

Том приликом предао је Аеро-Клуб „Наша Крила“ сваком такмичару као успомену по један златан сат, као знак врло лепе пажње.

На закључку могу да кажем, да је победа била заслужена. Где једна цела организација сложено ради, не жалећи ни напора ни труда, мора бити успеха.



У очекивању повратка наших авијатичара — победника

Но успех нису постигли сами такмичари. Да учинимо једно поређење: наша екипа послата је као стрела у пријатељско небо држава Мале Антанте и Пољске, као стрела са добро грађеног лука, са снажном тетивом, из јаке и мирне руке.

РЕЗУЛТАТ

Утакмица војних аероплана Мале Антанте и Пољске у 1930. год.

I. Појединачни резултати

Ред. број	Број аероп.	ИМЕ ПИЛОТА	Националност	Тип аероплана и мотора	Време летења	Средња брзина		$P_1 = \frac{V}{650}$	Време проведено на 5000 м. од Лавова до Познања	$P_2 = \frac{t}{150}$	Висина пењања за 30'	Користан терет	$P_3 = \frac{h}{100}$	Висина полета на 200 м.	$P_4 = \frac{m}{100M}$	$P = P_1 + P_2 + P_3 + P_4$
						км. сат.	мет.									
1.	4	Шинтић	Југословен	Бреге 19/7 Хиспано 650	17 ^h 40'12"	222	286	639	63'	143	5670	633	77	11,5	100	959
2.	7	Кленш	Чех	Шмолик Хиспано 650	17 ^h 45'22"	221	416	636	58'	132	5570	593	71	10,5	91	930
3.	1	Новак	Југословен	Бреге 19/7 Хиспано 650	18 ^h 35'16"	211	311	707	62'	141	5750	656	81	6,5	57	886
4.	2	Рубчић	"	"	18 ^h 57'05"	207	256	596	59'	134	5480	638	75	9	78	883
5.	3	Хубл	"	"	18 ^h 12'02"	215	806	620	52'	118	5630	652	79	5,5	48	865
6.	9	Лангер	Чех	Шмолик Хиспано 650	21 ^h 01'59"	186	744	537	66'	150	5250	606	68	6	52	807
7.	23	Скшипински	Пољак	Лублин Лорен 650	21 ^h 14'01"	184	980	532	38'	86	4360	1055	99	4	35	752
8.	12	Свозил	Чех	Аеро Асо 800	17 ^h 22'02"	226	161	650	0	0	5050	922	100	0	0	750
9.	21	Вирвицки	Пољак	Лублин Лорен 650	22 ^h 39'19"	173	372	498	39'	89	4120	1060	94	7,5	65	746
10.	15	Тананеску	Румун	Бреге 19/7 Хиспано 650	20 ^h 07'47"	195	124	561	0	0	5290	746	85	2	17	663
11.	18	Паклеа	Румун	Бреге 19/7 Хиспано 650	20 ^h 10'56"	194	617	559	0	0	5030	789	85	1,5	13	657
12.	11	Мареш	Чех	Аеро Асо 800	23 ^h 28'23"	167	332	481	0	0	4790	919	95	0	0	576
13.	16	Ратару	Румун	Бреге 19/7 Хиспано 650	26 ^h 04'57"	150	595	433	0	0	4990	715	77	3,5	30	540

II. Резултати по екипама

Екипе	Збир поена сваке екипе $X = P_1 + P_2 + P_3 + P_4$	Број аеропл. који су се класирали a	Број аеропл. који су се такмичили P	Крајњи резултат $K = \frac{X}{P} \times a$
Југословенска	3523	4	6	2395
Чехословачка	3063	4	6	2042
Румунска	1860	3	6	930
Пољска	1498	2	6	499

Легенда:

P_1 = број бодова за брзину; V_m = средња највећа постигнута брзина на утакмици; V = средња брзина сваког утакмичара појединце; P_2 = број бодова за пењање на 5000 мет. у току лета Лавов—Варшава, T = најдуже време проведено на 5000 мет. у току 90 мин. од поласка из Лавова, H = највећи производ понетог корисног терета и висине постигнуте у току пењања од 30 мин., h = производ корисног терета и висине постигнуте у току пењања од 30 мин. сваког утакмичара појединце, M = највећа висина у метрима постигнута при узлетању после 200 мет. од поласка са теретом, m = висина постигнута од сваког утакмичара у метрима при узлетању после 200 мет. од поласка са теретом, t = време сваког утакмичара појединце проведено на 5000 у току 90 мин. од поласка из Лавова, P_3 = број бодова за пењање од 30 мин., P_4 = број бодова за постигнуту висину при узлетању после 200 мет. од поласка са теретом.

Међународни кружни лет.

Пошто је прошле године Немачка добила прву награду у Међународном кружном лету, поверено је истој да ове године изврши организацију ове значајне утакмице.

Седам нација учествовале су у конкурс ове године: Белгија, Немачка, Шпанија, Француска, Енглеска, Пољска, Швајцарска и Чехословачка.

Сто пријава за учешће у утакмици било је достављено Аеро-Клубу Немачке. Овога пута још једном је утакмица за Међународни кружни лет око Европе постигла сјајан успех.

Немачка је показала, овом приликом, колики је велики напор уложила, да би осигурала за себе победу. Тридесет и један авијон, ангажованих од стране Аеро-Клуба, полетело је из Берлина а 20 се у њега вратило. Енглеска је показала један врло леп резултат регуларности и да Бетлер није био дисквалификован, што је променио елису, сви Енглези-такмичари били би класирани. Од пет Француза-учесника, два су узлетели и извршили лет на одређеној линији утакмице. Пољаци су имали дванаест утакмичара — пет су постигли циљ: то је ипак један леп успех, када се има у виду још недовољан развитак аеронаутике у Пољској. Шпанија је била представљена са три апарата од којих је само један извршио кружни лет око Европе; Швајцарска и Белгија нису имале ни један авијон, који је стигао на циљ.

Етапе лета.

На овом путу било је 28 етапа и то:

Берлин — Брунвик, 202 км, Брунвик — Франкфурт н/М, Франкфурт н/М — Ремс, Ремс — Сент Инглеверт, 240 км., Сент Инглеверт — Бристол, 310 км., Бристол — Лондон, 174 км., Лондон — Сент Инглеверт, — Франкфурт н/М, 273 км., Франкфурт н/М — Ремс 346 км.. Сент Инглеверт — Париз, 241 км., Париз — Поатие 289 км., Поатие — По, 366 км., По — Сарагос 193 км., Сарагос — Мадрид, 280 км., Мадрид — Севиља, 387 км., Севиља — Албасета, Албасета — Барселона, 420 км., Барселона — Ним, 338 км., Ним — Лион, 216 км., Лион — Лозана, 158 км., Лозана — Бери, 80 км., Бери — Минхен, 338 км., Минхен — Беч, 368 км., Беч — Праг, 260 км., Праг — Братислава, 205 км., Братислава — Краков, 245 км., Краков — Варшава 252 км., Варшава — Кенигсберг, 281 км., Кенигсберг — Данциг, 133 км., Данциг — Берлин, 407 км.

Такмичари су били дужни да изврше у целости лет по овој линији. Спуштање је било дозвољено и између одређених етапа. Сваки учесник који је остао на једној етапи више од две ноћи, био је дисквалификован. Такмичар, који за време од једног дана неби прелетео ни једну етапу, био је кажњаван.

Поред лета око Европе, такмичари су морали по повратку у Берлин да испуне и друге услове.

Квалификација се вршила на основу броја бодова, добивених на максимуму од 500 бодова. Бодови су дељени на следећи начин:

- 195 бодова за брзину постигнуту у лету;
- 75 бодова за регуларност у лету;
- 140 бодова за практичне особине;
- 60 бодова за услове деколажа и атерисажа;
- 30 бодова за услове консомације.

Пехар утакмице био је додељен ономе Аеро-Клубу, коме је припадао авијон са највећим бројем поена. Сем ове награде, било је и 20 награда у укупној суми од 500.000 франака подељених на следећи начин:

прва:	100.000 француских франака;
друга:	50.000 " "
трећа:	25.000 " "
четврта:	15.000 " "
16 награда по 10.000 франака.	

Сврха међународног кружног лета.

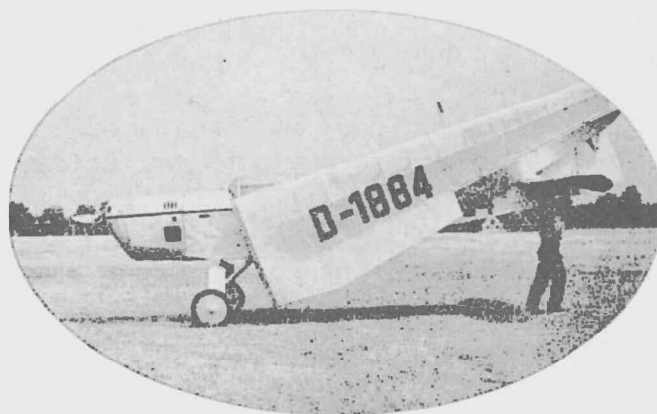
Главна сврха овог међународног кружног лета била је пропагирање употребе вишеседних аероплана, продајом ових по одговарајућим ценама приватницима и друштвима, пошто ови аероплани одговарају свим условима за дужа путовања. Аероплани требају да задовоље следеће услове:

1. Да имају умерену цену,
2. Да имају довољну путујућу брзину са довољним делокругом рада,
3. Да су поуздани,
4. Да су сигурни,
5. Да су удобни и
6. Да су економични.

Поред ширења употребе ових туристичких аероплана, међународни кружни лет има за циљ организацију терена.

Да би се установили горњи циљеви такмичење је било подељено на два дела — као и прошле године — т. ј. на путовање око Европе и на техничка испитивања учествујућих аероплана.

Да би се што потпуније постигао одређени циљ, одлучено је да се на утакмицу не приме аероплани сопствене тежине веће од 400 кгр. Према томе су у такмичењу могли учествовати само такви аероплани, чија цена данас више не прелази од 200.000 динара. У



B. F. W. M. 23 c.

интересу ширења ваздухопловне туристике расписана је утакмица нарочито лаких аероплана са сопственом тежином од 200 кгр. Овим је дата могућност набавке аероплана од 130—160.000 динара.

На такмичењу су примљени аероплани следећих група:

Група I: вишеседи аероплани сопствене тежине* до 400 кгр. 15% толеранције.

*) Под сопственом тежином подразумева се аероплан способан за лет без посаде, погонског материјала, алата, резервних делова, уређаја за спасавање, пртљага и електричне светлости. Једино је урачуната вода за хлађење мотора.

Група II: вишеседи аероплани сопствене тежине до 280 кгр. — 15% толеранције.

Сваки аероплан морао је имати ватрогасни апарат, обртомер, висиномер, компас и сат.

Брзина путовања аероплана је главна тачка у укупном такмичењу, која се имала постићи на кружном лету око Европе т. ј. на укупној даљини од 7.560 км.

Додељивање бодова за просечну брзину прорачунава се и врши на следећи начин:



Авијон победника Морзика В. F. W. M. 23

1. Код аероплана I групе.**)

За просеч. брз. од 80—90 км. с.: 0 бод. по км. сат

" " " " 91—135 " " : 3 " " " "

" " " " 136—155 " " : 2 " " " "

" " " " 155—175 " " : 1 " " " "

2. Код аероплана II групе.

За просеч. брз. од 60—70 км. с.: 0 бод. по км. сат

" " " " 71—115 " " : 3 " " " "

" " " " 116—135 " " : 2 " " " "

" " " " 136—155 " " : 1 " " " "

Аероплани I групе, који су постигли мању просечну брзину од 80 км. на сат као и аероплани II групе, који су постигли мању брзину од 60 км. на сат искључени су из утакмице.

Оним аеропланима, који су постигли већу брзину од 175 км. на сат за I групу и 155 км. на сат за II групу нису додељивани никакви бодови. Највећи број бодова за брзину био је 195.

Начин оцењивања брзине у вези са оцењивањем сигурности аероплана није дозвољавао да кружни лет око Европе добије карактер трке. Испит сигурности до 75 бодова извршен је на Европском кружном лету. Правилник за извршење утакмице садржао је следеће делове у погледу сигурности: сваки такмичар морао је дневно прелетети најмање једну од предвиђених етапа и преноћити на једном од предвиђених аеродрома.

За цео пут није се смело употребити мање од 8 дана ни више од 12 дана. Пилоти који нису испунили ове услове, нису при квалификацији узети у обзир.

**) Пример: Бодови једног аероплана I групе који је постигао просечну брзину од 179 км. на сат доделили су се на следећи начин:

за првих 90 км. просечне брзине: без бодова	—	0 бод.
" след. 45 " "	: по 3 " "	— 135 "
" " 20 " "	: " 2 " "	— 40 "
" " 20 " "	: " 1 " "	— 20 "
" осталих 4 " "	: без " "	— 0 "
		укупно 195 бод.

Код брзине и сигурности могло се постићи највише $195 + 75 = 270$ бодова.

Ток утакмице.

Од 98 пријављених такмичара јавило се правовремено (на дан 18 јула у 12 часова) само 60 на аеродрому Штакен код Берлина.

Након расподеле појединих аероплана од стране међународне спортске комисије, превезени су сви аероплани 19 јула између 17 и 18 часова са аеродрома Штакен на централни аеродром Темпелхоф.

Из Темпелхофа узлетели су такмичари дне 20 јула између 9 и 10 часова у 12 група по 5 аероплана.

Путовање од 7560 км. отежавале су климатске прилике, које су већ при поласку, као и за све време путовања, биле лоше, услед чега се трајање утакмице продужило за два дана.

За време од 27 јула до 2 августа повратили су се у Берлин 42 такмичара међу њима 6 изван конкурса, пошто су исти искључени из кружног лета због закашњења.

Искључени су:

I Ради грешке у материјалу:

а) Грешке у мотору: 11 (два немца, један француз, седам пољака и један шпањолац).

б) Грешке на елиси: два немца.

II Ради квара аероплана при узлетању и слетању: 6 (1 белгијанац, 1 немац, 1 енглец, 2 француза и 1 шпањолац).

III Из других разлога: 5 (4 немца и 1 пољак).

Најбољу делатност за узлетање постигао је немац Кригер са Б. Ф. В. М. 23 (Аргус Ас 8) а за слетање немац Остеркамп на Клему Л. 25а.

Утакмица се ове године завршила са следећим жртвама:

Немац ЕРИХ ОФЕРМАН, 28 јула погинуо код Лиона.

Немац ДИТРИХ пл. РОДЕРН погинуо 22 јула код Лондона.

Немац ЕРИХ ЈРЗЕМБСКИ погинуо 26 јула код Лиона.

Швајцарац ШТРУБ погинуо 25 јула код Лозане.

У појединостима трка је вођена:

Први дан.

Од сто учесника, 60 апарата полетело је из Берлина у групама од по пет апарата; учесници су деколирали у међувремену од 9 до 10 часова.

Пошто су прелетели Брунсвил, авијони су атерирали у Франкфурту на Мајни, где су остали од 13.30 до 17 часова, када су атерирали у правцу Ремса.

Резултат на крају првога дана: 15 утакмичара у Сент-Инглеверту, 35 утакмичара у Ремсу и пет у Франкфурту. Пет авијона, о којима није ништа било јављено, налазили су се већ у тешкој ситуацији.

Други дан.

Атмосферске прилике, које ни првог дана нису биле наклоњене утакмичарима, погоршале су се другог дана још више. На Ла Маншу време је било тако неповољно да су први утакмичари могли напустити Сент-Инглеверт тек око 11 часова. Пет авијатичара из Франкфурта и 35 авијатичара из Ремса овог дана су редовно деколирали.

У Сент-Инглеверту један авијон вратио се је на земљу.

Ево реда пристизања у Бристол: 1) Битлер у 12.50 ч., 2) Торн, 3) Корбери, 4) Мис Спунер, 5) Морзик, 6) Жвирко, 7) Бајан.

Из Бристола авијатичари су морали прећи у Хестон. Шеснајест авијатичара само успело је да пре 18 часова испуни овај задатак. Из Хестона требало је додирнути Сент-Инглеверт и најзад доћи у Орли. Ово је постигла само предводница утакмице састављена од Торна, Битлера, Мис Спунер, Арашара, Фине и Корнеза. Немац Кругер извршио је један тако сурови атерисаж да је извалио реп свога авијона. Француска екипа Фовела и Пермангла капотирала је на 80 километара од Сент-Инглеверта.

Трећи дан.

У току трећег дана, 24 апарата је прошло кроз Орли. Лидери, који су рано пошли ка југу, појавили су се изнад Поатјеа, По-а, Сарагоса и дошли су до Мадрида у вече. Велики број такмичара који су у уторак стигли у Париз, истог дана су пошли даље, изузев њих четрнајест, који су доцкан стигли у Орли, да би дошли до следеће етапе у одређеном року. Над Поом је прелетело двадесет авијона, тринајест над Сарагосом.

Четврти дан.

Неки од оних који су задоцнили, стигли су у Орли, у среду. Седамнаест такмичара је прелетело овуда.

За то време многи авијатичари су се груписали у По-у, пошто им је због магле био онемогућен прелаз Пиринеја. Један војни авијон је вршио извиђање изнад планине и вратио се. Одлазак је био немогућ. Према томе, такмичари који су били овде, морали су да чекају.

За то време, прва група је доста напредовала. Битлер, Брод, Фина, Морзик, Пос, Торн, Арашар, вратили су се у Сарагос пошто су летели од Мадрида и Севиље и натраг. Битлер и Брод су дошли чак до Барселоне.

Пети дан.

Динор, Масенбах, Валдау, пошли су из Орлиа за Поатје. Авијони који су били у Паризу опет полазе за Шпанију, док Бетлер и Брод, остају у Ним-у, где их, мало доцније, достижу Торн, Морзик, Пос, Корбери, Пасевалд, Хабсбург—Бурбон, Арашар долази за њим. Ова три последња долазе пре вечери до Лиона. Шесторица осталих из групе, удвостручујући брзину, долазе до Лозане. Фина је такође у четвртак у вече дошао у Ним. Белгиска посада Мос-Фабри, о којој се врло мало знало, дошла је до Мадрида. На несрећу, атерирање у пољу приморало је једини белгиски апарат, који се упустио у утакмицу, да прекине добро започети покушај.

Шести дан.

Сви конкуренти, који су се још били задржали у По-у, напуштају Француску у правцу Мадрида. Лидери Брод и Бетлер не губећи време, напуштају Лозану рано изјутра и стижу у Минхен. Мало доцније следи их Торн, који лети даље за Беч, где атерира око подне.

Пос и Морзик пролазе такође кроз овај град, затим долазе у Праг, где проводе ноћ. Бетлер и Брод долазе у Бреславу и на тај начин прелази тог дана раздаљину од 1250 км.

За то време остали такмичари лете кроз целу Европу.

Арашар, који је пошао из Лијона, морао је да лети још четврт сата изнад Лозане, пре него што је пронашао аеродром, који је био обавијен маглом.

Видећи ове тешкоће, шеф аеродрома, давао је



Мис Спунер,

прва у II категорији на утакмици кружног лета.

знаке с ракетлама. На несрећу, једна од ових је експлодирала и на месту убила г. Струба, претседника швајцарског Аеро-Клуба. То је велики губитак за швајцарску авијацију.

Седми дан.

Сви они који су задоцнили, пошли су из Шпаније, Француске, Швајцарске и Немачке. Цела серија такмичара пролази преко Нима: Готе, Бајан, Масенбах, мис Спунер, Ноц, леди Белеј, Пишке, Лусер, Остеркамп, Редер, Плоцински, Кинг, Ристић, Сибел и Оферман. Овај последњи је имао ту несрећу да приликом атерирања у Лиону погине: његов авијон је закачио антену безжичне телеграфије. Путник Ерик Теренски је такође погинуо. Пасевалд, Морзик, надвојвода Хабсбург и Фина пролазе кроз Праг и долазе у Бреславу. Брод, Торн долазе до Позена. Битлер се дисквалификовао зато што је променио елису у Постдаму. У то време, он је са Бродом, држао прво место у целокупном класману.

Осми дан.

Лидери долазе у Берлин, пошто су под врло правилним условима затворили огроман круг од 7553 км. Торн први атерира у Темплхофу. За њим долазе Брод Битлер, а за њиме Пос, Морзик, Пасенвалд.

Фина и војвода од Хабсбурга такође завршавају тога дана.

Девети дан.

У Берлин су пристизали такмичари. Контрола је отворена до 1. августа и авијони који су били неутрализовани у По-у, могли су да стигну у Немачку престоницу тек 2 априла. У понедељак 28 у вече 16. конкурент пресекао је линију доласка. Арашар је био у Берлину, Корнез је прелазио Ним, Пољак Мислевски завршавао је лет стигавши у Шпанију, Најнинггер који је пилотирао једним Дармштатом пао је у Лијонски залив, али је срећом био spaшен са својим путником.

Класман оних који су први стигли у Берлин следећи је: тиче се наравно тотализације поена брзине и регуларности.

Капетан Брод (Енглеска) 270, Пос (Немачка) 264, Морзик (Немачка) 263, Карбери (Енглеска) 253, Полт (Немачка) 262, Торн (Енглеска) 250, Динор (Немачка) 230, Фина (Француска) 214, Арашар (Француска) 192, Пасевалд (Немачка) 180, Хабсбург-Бурбон (Шпанија) 144, Андријус (Енглеска) 81.



Енглески пилот Брод

Пробе за класман од 1. до 7. августа.

Чим је контрола за долазак такмичара са круга око Европе била дефинитивно завршена, конкуренти који су остали квалификовани, отпочели су такмичке пробе које су се имале урачунати у општи класман. Оне су се односиле на број поена који је у вези са уређењем и консомацијом малих авијона.

Такмичење у удобности. — У овој категорији побеђује Енглез Карбери, на једном специјалном Монокупу, са 74 поена. За њим се ређају: Клем, В. F. W.

Утакмица у деколирању. — В. F. W., Клем и Мот су извршили ову пробу са успехом. Како Авијон R. W. D. и Монокуп немају савитљива крила, нису могли да добију ни један поен.

Утакмица стављања у покрет. — Овде се Салмсонов мотор показао савршено бољи од свих такмичара, од којих по неки нису добили ни један поен. Аргусови мотори, који су екипирали велики део немачких мотора, дали су врло добре резултате.

Утакмица у потрошњи. — На стази Берлин — Штендалер — Берлин је вршена ова проба. Стаза је имала да се два пута пређе, дакле 300 км.

Резултати су били врло изненађујући. Потпуно идентични апарати имали су потпуно различиту потрошњу. Ове разлике у потрошњи приписују се пилотима, од којих су неки, благодарећи тренирању у лету без мотора, успели да искористе струје и да на тај начин поштеде свој мотор, који у извесним тренутцима није готово ништа трошио. Ову утакмицу је добио Пољак Плонцински чији је мотор Салмсон потрошио само 15л 800.

Утакмица у квалитетним особинама. — Како конструктори нису уочили потребу да начине органе такмичарских авијона приступачним, резултати ове пробе нису били најсјајнији. Најбоље котирали су били Клемови и В. F. W.

Утакмица у узлетању и спуштању. — Овде су се показали авијони добри планери, који имају брзину успињања. Победу су однели В. F. W. и Клемови.

Завршетак проба и целокупни класман.

Како су 7 августа све пробе биле завршене, комесари су брзо могли да установе класман. Морзик, прошлогодишњи победник, проглашен је за победника и у 1930.

За њим долазе Немци Пос и Ноц и Мис Спунер, прва од страних такмичара и прва од апарата друге категорије.

Победник интернационалног кружног лета — авијатичар Фриц Морзик — припадао је немачкој војној авијацији за време рата; дошао је код Јункерса 1921 и извршио је многобројне летове по иностранству, нарочито у Русији, Персији и Шпанији. Од 1928 био је предавач у немачкој школи за саобраћајне пилоте.

Аероплани победници на међународном кружном лету.

Одговарајући сврси Европског Кружног лета — ширење туристичких аероплана — очекивало се да ће се ваздухопловна индустрија потрудити и своју делатност упутити у том правцу. Проучимо ли аероплане, који су присуствовали утакмици, видећемо да утакмица није ове године много допринела техничком развоју у новим конструкцијама. Већина аероплана који су присуствовали утакмици имали су незнатне промене.

Поделом аероплана у две групе од 280 и 400 кг. (плус 15%) сопствене тежине, дата је могућност конструктору да искористи тежину за што бољу моћ аероплана, што значи да изгради аероплан који својом сопственом тежином достиже дозвољену границу. У овом су се правцу нарочито потрудиле фирме В. F. W. и Klemm. Обе су израдиле аероплане са 320 кг. сопствене тежине са мотором од 80-95 К. С. и то укупно са кабинама, точковима са кочницама и осталом спремом.

В. F. W. фирма конструисала је за овогodiшњи кружни лет из победничког аероплана BFW M 23 b на прошлогodiшњем кружном лету, аероплан BFW M. 23 c. Аероплан M. 23c. по својој конструкцији остао је исти као M. 23 b. c том разликом, да је додат оклоп за кабину и точкови са кочницама. Сви аероплани типа BFW M 23 c. имали су немачке моторе Аргус Ас 8 и Сименс Сх 13 а.

Фирма Klemm је присуствовала кружном лету са шест различитих типова аероплана. Тип L 25 Е је заправо онај који је нарочито за кружни лет конструисан. Конструкција се у главном разликује у својој носећој површини, која код овог типа износи само 15м². Исти је снабдевен са доста јаким мотором Аргусом Ас 8 од 80-95 К. С. и има оклоп око кабина.



Немац Морзик победник на утакмици

Аеро Клуб Краљевине Југославије.

Удружење авијатичара са солунског фронта — Српски Аеро-Клуб у 1921 години, данас Аеро-Клуб Краљевине Југославије, ова национална установа развила се у току девет година напорног рада у једну моћну организацију националиста, који, заједно са Ваздухопловством Војске, срећно сарађују на озбиљном и тешком делу заштите нашег неба.

Скромно али прегалачки, Аеро-Клуб Краљевине Југославије реализује сваким даном све више и више своје идеје и циљеве, постављене при његовом оснивању и линија његовог рада права је линија, она фанатика и искрених поборника.

Радећи тако, Аеро-Клуб Краљевине Југославије задужио је цео наш народ, који му се, сваком приликом одужује својим признањем.

Оснивање.

22. октобра 1921. године основаше солунци-авијатичари своје удружење, које назваше: „Српски Аеро-Клуб“.

Чланови оснивачи, они којима припада част и слава за једну овакву корисну установу били су авијатичари:

Адамовић Драгош, Бошковић Михајло, Веселиновић Милорад, Вујић Драгиша, Вучковић Миливоје, Вучковић Живота, Димитријевић Мика, Димитријевић Светозар, Ђурић Владимир, Ђурковић Петар, Живковић Станислав, Живковић Михајло, Жикић Никола, Зарић Агатон, Ивановић Милан, Ивановић Вучеша, Јанковић Јован, Јевремовић Милорад, Југовић Јован, Калембер Јован, Крстић Орестије, Маркичевић Јанко, Марковић Михајло, Матејић Милорад, Микић Сава, Милетић Коста, Милетић Миодраг, Милетић Никола, Мирковић Петар, Митровић Драгољуб, Михајловић Мића, Мишић Драгољуб, Наумовић Александар, Обреновић Миодраг, Павловић Душан, Пејровић Живорад, Попадић Боривоје, Рајчевић Стеван, Радовић Душан, Распор Атилије, Ристовић Драгољуб, Рош Ђорђе, Савић Драгушин, Савић Милутин, Самарџић Владислав, Симић Сава, Стаменковић Милош, Стефановић Тихомир, Станојевић Србобран, Сондермајер Владислав, Сондермајер Тадија, Стојановић Драгољуб, Томић Миодраг, Трајковић Петар, Трнавац

Давид, Ућек Милутин, Хођера Матија, Хођера Светислав, Црвенчанин Андра, Шреиловић Јован.

Прва правила, потписана од Њ. К. Височанства Кнеза

Павла као председника и Свет. Хођере као секретара Аеро-клуба, у члану 1. садрже као циљ Аеро-клуба упознавање својих чланова директно и широких народних маса индиректно о значају у њеним многобројним применама.

У члану 3. Аеро-Клуб ставља себи у задатак као даљи циљ: фаворизирање и помагање свих аеронаутичких, како цивилних тако и војних предузећа, која могу бити од користи за земљу као:

а) оснивање домаће аеронаутичке индустрије;

б) оснивање ваздушних саобраћајних линија;

в) истраживање ројева риба за морски и језерски риболов;

г) примена аеропланске фотографије: за извођење катастарског премера земље, студирање развоја градова и културе земљишта, за картографију итд.;

д) ваздушна полиција;

ђ) испитивање приступачности морских лука;

е) надзор од пожара у шумама;

ж) надгледање хидротехничких радова.

з) авијације као спорта и свих осталих наука и индустрија у вези са аеронаутиком.



Њ. К. В. Кнез Павле, Председник Средишње Управе Аеро-Клуба

Даљи рад:

Као ратна организација у свом почетку, Аеро-Клуб се старао да прикупи све оне људе, који су у ствари саградили темељ нашег ваздухопловства, у које је половина њихових другова узидало своје кости. Она иста идеја, онај исти идеал, који је те младе људе покренуо да несигурним апаратима, стављајући сваког момента своје животе на коцку, учине што више услуга српској војсци, та иста идеја и исти идеал прикупили су за најкраће време све ваздухопловне борце са солунског фронта, да својим заједничким снагама и даље раде на ширењу и јачању наше ваздушне снаге.

Пошто су сачињена правила у којима је нарочито подвучено да је циљ Аеро-Клуба, да са свим дозвољеним средствима ради на ширењу и јачању нашег ваздухопловства као дела народне одбране, приступило се већ 1922. године интензивном раду на остварењу тога циља. Записници са првих седница Аеро-Клуба показују како се упорно и са великим прегалаштвом радило на том послу.

Тако на пр. још јуна месеца 1922. године седница доноси одлуку, да два члана г. г. М. Хођера и Драг. Митровић посете Министра Саобраћаја, под којим је тада

била цивилна авијација и да га обавесте и упознају о значају авијације и о потреби да се она развије и код нас.

Идуће седнице на основу предходног овлашћења члан Управе г. Тадија Сондермајер чита писмо, које се упућује свима виђенијим људима у земљи и у коме им



Први председник Аеро-Клуба г. Матија Хођера

се износи потреба, да се што пре почне радити на подизању нашег ваздухопловства, јер се још 1922. па и 1923. год. — летело на давно преживелим ратним авијонима. Кредити су се могли наћи за све само не за авијатику, а то с тога, што нико није схватио њен значај.

У истој намери а у циљу придобијања угледних људи за ову свету ствар, бирају се почасни председници и почасни чланови, не би ли се на тај начин мало више позабавило овим тако важним питањем.

Децембра 1922. год. Аеро-Клуб улази у Међународну Аеронаутичку Федерацију, (Ф. А. И.)

Јануара 1923. год., упућује се проглас Аеро-Клуба свима Министрима и многим виђеним људима. Доноси се одлука да чланови Аеро-Клуба могу бити и неавијатичари; на тај начин Аеро-Клуб добија шире поље рада и том одлуком дат је темељ новој организацији, која ће се раширити по целој земљи.

Првог априла 1923. год. одржава се годишњи збор Аеро-Клуба у Београду, на коме се износе нове идеје о његовом раду и нове одлуке. Најважније су ове:

1) Да Аеро-Клуб престаје бити само српски, већ постаје Аеро-Клуб Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца;

2) Да се ради на подизању аеронаутичке индустрије у земљи;

3) Да се подигну ваздухопловне саобраћајне линије.

Поздравни говор председника збора г. Матеје Хођере почиње речима:

„Да и наша земља не остане иза осталих културних напредних народа, који су до данас већ врло много напредовали у стварању авијације како војне тако и цивилне, ми резервни авијатичари узели смо иницијативу и створили Аеро-Клуб Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, те да на тај начин помогнемо нашим колегама из Министарства Војног у извршењу тешког задатка стварања наше сопствене авијације и подизања наше сопствене индустрије авијатичке“.

Даље се каже: „Војни и трговачки значај аероплана налажу нам, да имамо своју аеронаутичку индустрију и своје ваздушне саобраћајне линије“.

Из овога се види, да су чланови Аеро-Клуба још 1922. год. и почетком 1923. год. одредили један тачан правац којим треба да иде наше ваздухопловство, а то је подизање индустрије и оснивање ваздушних саобраћајних линија.

Потребно је подвући, да Аеро-Клуб од оснивања 1921. год. до одржаног збора 1923. год. није имао своје канцеларије. Чланови Управе састајали су се по кафанама и у приватним становима и ту су се на седницама мењале мисли и кројили и неуморно радили планови.

Тешкоћа, непријатности и неразумевања било је свуда и на сваком месту, али се преко свега ишло напред. Из записника из тога доба видимо да су се узастопце седнице низале једна за другом и да су се многе од њих завршавале после пола ноћи.

Поменуте три одлуке Аеро-Клуба биле су од пресудног значаја за нашу авијацију. Оне су биле идеје водиле до коначног испуњења националног ваздушног проблема т.ј. до момента када снага наше авијације, изражена у потенцијалу читаве земље, у густини саобраћајне мреже, у капацитету аеронаутичке индустрије, у броју летећег особља, буде одговарала задатку који



*Ing. Тадија Сондермајер
п.председник Аеро-Клуба*

она има да реши. Тај је задатак: *потпуна заштита нашег неба од сваке опасности која нам прети из ваздуха.*

Резултати.

Као мало која организација у нашој Краљевини, Аеро-Клуб је успео да реализира, за сразмерно кратко време готово цео свој програм. „Друштво за ваздушни Саобраћај“ његово је дело; Утакмица Мале Антанте,



г. Свет. Хојера
први секретар Аеро-Клуба — сада иочасни претседник

ескадрила Аеро-Клуба, око 200 Одбора у земљи и велики број чланова клуба; часопис „Наша Крила“ и живо интересовање нашег народа за ваздухопловство, све је то резултат рада Аеро-Клуба Краљевине Југославије.

Зато је Аеро-Клуб са овогодишње своје Скупштине могао послати следеће телеграме:

Његовом Величанству Краљу.

„Скупштина делегата Аеро-Клуба „Наша Крила“ са целе територије Југославије констатујући да је Аеро-Клуб испунио свој завет и створио у овој години прву своју ескадрилу аероплана шаље своме Владару изразе најдубље оданости и жеље за срећу и напредак Краљевског Дома.

Прва ескадрила „Наших Крила“ само је почетак велике народне ваздушне флоте, која ће се развити под заштитом Вашег Величанства и узвишеног покровитеља „Наших Крила“ Престолонаследника Петра“.

Његовом Краљевском Височанству Престолонаследнику који гласи:

„Скупштина Аеро-Клуба „Наша Крила“ са вером да ће љубав, вера и истрајан рад у знаку безграничне оданости према узвишеном и младом нашем покровитељу довести до коначног успеха у великом подухвату подизања националне ваздушне снаге шаље Вашем Кр. Височанству најтоплије жеље за сваку срећу и напредак“.

Његовом Височанству Кнезу Павлу који гласи:

„Чланови Аеро-Клуба „Наша Крила“ сакупљени на редовној земаљској скупштини следеју путем патриотског рада и делања свога доживотнога претседника и најтоплије Га поздрављају“.

Претседнику Владе Дивизијском Генералу Петру Живковићу који гласи:

„Скупштина Аеро-Клуба „Наша Крила“ утврдила је на овогодишњој скупштини да је Аеро-Клуб први пут од свога постанка постигао у овој години велики материјални успех саградивши из својих средстава у року од свега неколико месеци прву флоту својих аероплана а уз присну сарадњу пуну љубави свих одбора са целе територије Краљевине Југославије.

Захваљујући Господине Председниче Вама и целој Краљевској Влади на разумевању и помоћи коју је наш покрет налазио код свих државних власти и инстанција овогодишња Скупштина упућује Вама изразе свог највећег поштовања и вере да ће срећан резултат постиг-

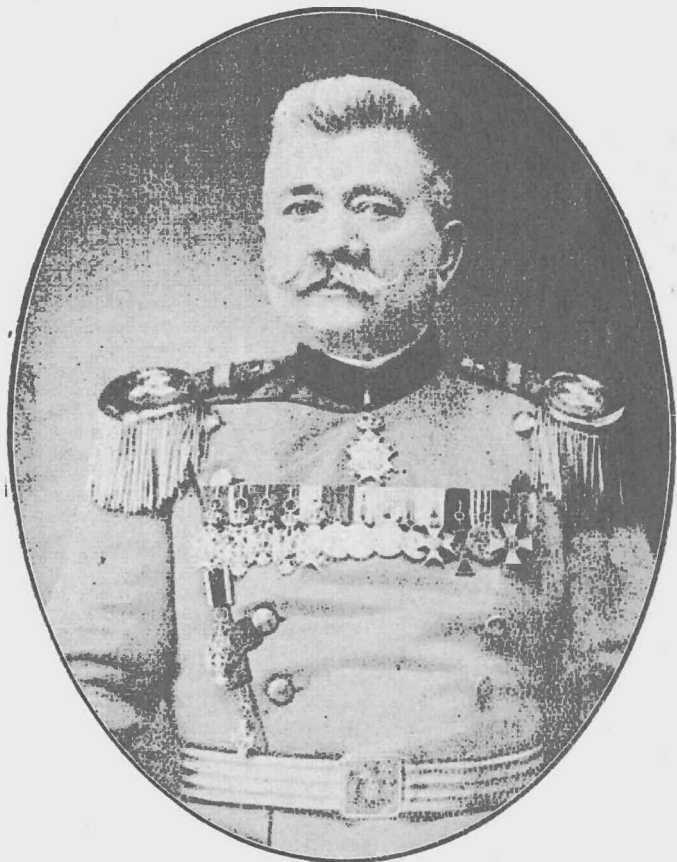


г. Миодраг Томић
ваздухоп. п.пуковник, делегат Мин. Војске при Аеро-Клубу

нут у овој години бити јака основа за извршење целог нашег програма као једног од крупних националних задатака.“

Господину Министру Војске и Морнарице Армијском Ђенералу Стевану Хаџићу који гласи:

„Као ресорном Министру за Ваздухопловство IX. Редовна Скупштина Аеро-Клуба „Наша Крила“ сматра за пријатну дужност да Вам упуту, Господине Министре, изразе свога дубоког поштовања и вере у будућ-



г. Стеван Швабић,
ген. секретар Средишне Управе Аеро-Клуба

ност и снагу нашег ваздухопловства. „Наша Крила и Ваша су.“

Командантанту Ваздухопловства Дивизијском Бетнералу Радисаву Станојловићу који гласи:

„Команданту Ваздухопловства Краљевине Југославије шаље IX. Скупштина Аеро-Клуба „Наша Крила“ поздраве са жељом да снага нашег ваздухопловства увек јача и са вером да ће се савесним радом и тесном сарадњом постављени задатак брзо и успешно извршити“.

После овако успешног рада остало је да се отвори Пилотска школа и на томе се живо ради. Тако ће се остварити програм истакнут пре девет године од оних наших људи, који су за време рата крвљу својом и напором одредили границе нашег неба.

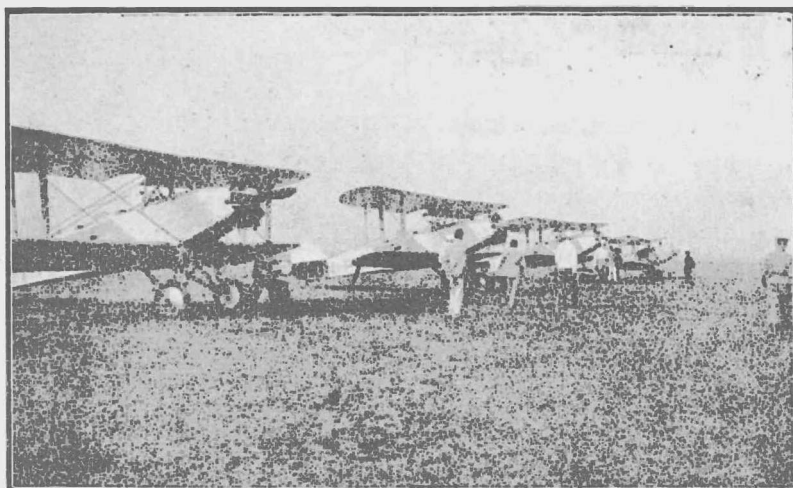
Будимо захвални Аеро-Клубу Краљевине Југославије!

Управа.

Извршни Одбор: Тадија Сондермајер, инж., Дамјан Влајић, пуковник у пензији, Стеван Швабић, пуковник у пенз., Др. Славко Шећеров, члан Зак. Одбора, Мата Хоћера, шеф центра „Београд“, Воја Петковић, инсп. Мин. Правде, Миодраг Пауновић, трговац, Драгољуб Ђурковић, виши чин. Агр. Банке, Милорад Јефремовић, виши чин. Агр. Банке, Сава Микић, инсп. Мин., Станислав Мишковић, студент, Анта Радојевић, мин. на расп. Лазар Сладековић, инсп. Мин., Миливоје Арсенијевић, студент, Синиша Николић, капетан II кл.

Заменици: С. Добросављевић, Драг. Ђорђевић, Никола Јовановић, трг., Соломон Коен, трг., Миодраг Лозић, ваз. капетан I кл., Јаков Љотић, чин. маршалата, ваз. ка-

петан, Јанко Маркићевић, капетан I кл., Богдан Марковић, секр. Др. за Ваз. Саобр., Др. Андра Митровић, секр. Др. за Ваз. Саобр. Др. Драг. Николић, рез. авијат. пилот ловац, Воја Павловић, адвокат, Вл. Симић, адвокат, Сава Симић, трг., Драгољуб Стојановић, Светозар Чолић, студ.



Ескадрила авијона Аеро-Клуба

Надзорни Одбор: Генерал Душан Цветковић, Милан Вељовић, инж. пилот, Драгослав Јанковић-Митровић, инсп. М. С. П., Др. Никола Кешељевић, лекар, Др. Живко Ђирковић, лекар.

Заменици: Мирослав Валента, Пера Ђурковић, Љубиша Лазаревић, Бранко Наумовић, Коста Павловић, Светислав Стајевић, пуковник у пенз.

Велики добротвори, добротвори и утемељачи Аеро-Клуба.

Велики добротвори: Аеронаутички инжињер г. Тадија Сондермајер, Суд Општине Града Зајечара, Официрска Задруга, Франа Петриновић, Управа Борског Рудника Зајечар, Велики аутоматски млин г.г. Рајковића и Стајковића, Зајечар; Суд Општине Града Београда, Град Сента, Политичка Општина Чуруг, Српско Православна Црква Чуруг, Политичка Општина Товаришево, Град Велики Бечкерек.

Добротвори: г. Душан Милићевић, г. Милутин Милићевић, г. Љуба Панић, г. Јоца Гринчаревић, г. Милорад Савић, г. Милан Мартиновић, г.г. Васинић и Папо, г. Јован Крсмановић, г. Драг. Арамбашевић, г. Стеван Карамата, г. Јован Тунцаревић, г. Зерки Хаџи Алиловић, Прометна Банка, г. Данило Гутеша, г.г. Антонијевић и Ђуковић, г. Гвозден Ристановић, г. Драгутин Стаменковић, г. Стеван Рајковић, Коло Српских Сестара, Подружница Љубљанске Трговачке Банке, Зајечар; г. Милосав Милосављевић, Општина Путинци, Општинско Поглаварство Инђија, г. Милорад Драшковић, Удружење Резервних Официра и Ратника Лозница, г. Андреја Делини, г. Влајко Ђорђевић, г. Андра Митровић, г.г. Димитрије, Коста и Јефта Поповић, г. Михрам Салдандијан, г. Нури Хусни, Парна Пивара А. Д. Скопље, Банка Лувр Зајечар, Тимочко Обласно Коло Јахача Зајечар, Одбор Среза Зајечарског, г. Никола Стајковић, Суд Општине Штип, Срески Одбор Гроцка, 27. пешадиски пук, 33. пешадиски пук, пок. Велибор Требинац пуковник, Градско Поглаварство Бос. Градишка, Савет

Града Вршца, Градоначелничко Звање Велики Бечкерек, Општински Суд Бела Црква, Суд Општине Иђош, Официрски Дом Загреб, Суд Општине Града Скопља, Суд Општине Града Приштине, „Икарус“ А. Д., г. Живојин Рогожарски, Суд Општине Ковин, Суд Општине Сољанске, Суд Општине Сефкерин, Суд Општине Стари Сивац, Политичка Општина Бачко Петрово Село, г. Хеснер и друг Д. Д. Сента, г. Ђорђе Ледерер, Политичка Општина Нађ, Српско Православна Црква Нађ, Општинско Поглаварство Жабал, Школски Окружни Одбор Нови Сад, гроф г. Франц Шембори, г. Драгутин Динић, Епископ Битољски Јосип, г. Ђена Зија.

Утемељачи: г. Мих. Петровић-Обучина, г. Карло Кристано, г. Артур Робертсон, г. Станко Блудек, г. Михајло Куштрин, г-ђа Беба Д-р Ст. Најдановић, г. Јова Добровић, г. Вељко Милошевић, г. Димитрији Радовановић, г-ђа Милица Бл. Рибникар, г. Љубивоја Дамњановић, г. Мих. Ст. Бећаревић, г. Сретен Диковић, Женска Подружница Зајечар, г. Коста Тодоровић, г. Таса Љубисављевић, г. Михајло Тунер, г. Сава Марковић, г. Божидар Ђерић, г. Персида Стевановић, г. Милета Савић, г. Влада Илић, г. Радмила Вељковић, г. Гојко Ничић, г. Стојан Лелић, г. Илија Првуловић, г. Илија Милутиновић, г. Никола Јотић, г. Станислав Леседрепанц, г. Тодор Тошић, г. Василије Гринчаревић, г. Рада Вучковић, г. Влада С. Милошевић, г. Петко Стефановић, г. Милорад Павловић, г. Чедо Јанковић, г. Раде М. Ђорђевић, г. Чедом. Станојловић, г. Јосип Крас, г. Ко-

ста Јовановић, г. Јосиф Лацковић, г. Вој. Николајевић, г. Добрица Матковић, г. Д-р Геца Алковић, г. Филип Митровић, г. Лазар Пеливановић, г. Т. Д. Заговић, Епископ Серафим, Брегалничка Банка Штип, пок. Драг. Р. Божић, г. Михајло Љиштина, г. Бранко Коцић, г. Др-Божа Драгичевић, г. Влајко Крстић, г. Никола Арванидис, Филијала Француско-Српске Банке Скопље, г. Даница и Петар Шобајић, Зајечарска Задруга Зајечар, Индустриско Удружење Зајечар, Занатлиска Кредитна Банка Зајечар, г. Цветко Николић, г. Бошко Пујић, г. Илија П. Савић, г. Андрија Сабо, г. Драгољуб Димитријевић, г. Михаило Нековић, г. Чедомир Николић, г. Чедомир Петровић, г. Љубомир Милетић, г. Триша Васиљковић, г. Цветко Радуловић, г. Петар Милојевић, г. Никола Гачић, г. Д-р Радмило Ивковић, Општина Града Тетова, Општинско Поглаварство Српски Елемир, Општина Добрушево, Сенат Града Суботице, Начелство Среза Нови Бечеј, Општина Брежице, Суд Општине Вел. Бољинске, Суд Општине Бељун, Суд Општине Нови Сланкамен, Суд Општине Владимировац, г. Тома Искруљев, г. Стева Каћански, г. Д-р Павле Балаш, г. Д-р Фрања Галомбош, г. Д-р Александар Нађ, г. Адолф Вор-

теш, г. Андор Балинд, г.г. Клајн и Хрват, г. Максим Дајч, Политичка Општина Стари Бечеј, Српска Православна Црква Турудија, Савез Ловачког Удружења Турудија, Школски Одбор Турудија, г. Рада Косовац, г. Деже Ижак, г. Д-р Милош Јуданк, г. Д-р Иван Загорица, Сенташка Штедионица, Централни Кредитни Завод Сента, г.г. Криснабер и Шлезингер, Парна пилана Сента, Индустриско Предузеће Сента, г. Геза Гутман, г. Божидар Каупет, Политичка Општина Хоргош, Прва Чурушка Штедионица Чуруг, Окружна Штедионица Чуруг, г. д-р Ђорђе Јовановић, г. д-р Андра Плетикосић, г. Шандор Нађ м.л., г. Матија Маналуцки, Политичка Општина Чантавир, Политичко Поглаварство Лок, Политичка Општина Будисава, Суд Општине Надаљ, Политичка Општина Булидовци, Политичка Општина Билово, Општинско поглаварство Мали Иђош, г. Стеван Радивојевић, г. Стеван Николић, г. Јулије Кон, г. д-р Стеван Адамовић, Централни Кредитни Завод Нови Сад, г. д-р Миша Матић, г. Ђура Јурковић, г. Јован Налевић, г. Димитрије Стевановић, г. Србановић и комп., г. Трајко Црвеновић, г. Барух Франго, г. Терекаревић и г. Михајло Санти.

Обласни Одбор Аеро-Клуба у Новом Саду.

Управа.

Управни Одбор:

Почасни претседник Врховни Инспектор г. Радослав Дунић; претседник Др. Гедон Дунђерски, инду-

Чланови Надзорног Одбора:

Живорад Богдановић, дир. банке, вазд. тех. посл. Воја Поповић, Др. Федор Адамовић, Др. Симон Жиберт, г. Сава Вујић, г. Бранко Кулачин, г. Воја Матић, нови-



Душан Д. Павловић
ваздух. мајор



Милош Дачин,
ваздух. капетан



Драгутин Савић,
ваздух. п.пуковник



Милорад-Миле П. Матејић
рез. ваздух. мајор

стријалац; потпретседници: генерал г. Стеван Митровић и Др. Бранко Борота, градоначелник; секретар Милош Дачин, заменик арх. Александар Јанковић; благајник г. Душан Поповић, резервни вазд. поручник.

Чланови Управног Одбора:

Ваздух. п.пуковник Јаков Ђорђевић, Јанићије Кра-сојевић, кап. бојног брода, Стеван Банековић, кап. корв., ваздухопл. п.пуковник Драгутин Савић, ваздух. мајор Душан Павловић, Др. Јован Латинчић, адвокат, Др. Ђура Недељковић, адвокат, Јулије Кон, трговац, Димитрије Ђорђевић, новинар, инж. Вилим Вајс, пуков-ник Танасије Динић, вазд. мајор Мато Шварц, вазд. ма-јор Милан Живановић, рез. вазд. мајор Миле Матејић, Др. Бранко Петровић, Др. Јосип Шилигој, Др. Влада Гавриловић, арх. Александар Јанковић.

нар, Др. Матија Мацак, Др. Пера Адамовић, г. Радмило Живановић, инж. Јован Барако, г. Јанко Јанчкић.

Месни Одбори Аеро-Клуба.

Има свега 19 М. Одбора и то: Бач. Паланка, Срем. Митровица, Шид, Кула, Куцура, Пивнице, Пашићево, Бач. Петровац, Озаци, Жабаљ, Србобран, Нови Врбас, Старе Шове, Сента, Мол, Стара Кањижа, Силбаш, Вр-шац и Бела Црква.

Новчана помоћ Клубу.

У току ове године Клуб је примио новчану по-моћ од:

Општине Срем. Митровица	- -	500.—	дин.
" Стари Сивац	- - -	500.—	"
" Рума	- - - -	500.—	"
" Прибићевићево	- - -	100.—	"
Свега	-	1600.—	дин.

Аеро-Клуб Зетске Бановине.

Почетак рада Аеро Клуба у Црној Гори датира од Јуна месеца 1926. год. Седиште Обласног Одбора од оснивања па до 18. маја 1929. год. била је Подгорица, а од тада седиште му је Цетиње.

Од оснивања до данас у међувремену створено је 18 Месних Одбора, и 1 Обласни у Цетињу.

Да би многи од ових одбора дали ма и најмањег резултата, потребно је било утрошити много труда и воље, речи, зборова, конференција. Но не треба мислити, да је ово потицало што је народ према овој организацији немаран. Узрок лежи у томе, што се у почетку није нашло одушевљених апостола и преданих агитатора, који су неопходни свакоме месту, те да објасне, загреју и подстрекну народ, који увек радо и нештедимце даје на ова патриотска, витешка, културна и хумана друштва. Најбољи доказ колико један одушевљени и агилан човек може да учини јесте тај, што је идеја Аеро Клуба нагло напредовала у свима оним местима у којима је такав човек наишао. А тај оснивач

год. У почетку је врло добро напредовао под председништвом капетана г. *Лукића*. Доцније је акција ослабила услед премештаја председника, али сада са доласком новог председника, показује добар резултат.

Месни Одбор Голубинци. Ово је најмлађи Одбор. Образован је 23. марта 1929. год. До краја исте године имао је приличан број чланова. Како је Управа састављена од агилних и утицајних људи, а села су блиска и богата, постоји оправдана нада, да ће овај Одбор бити међу најнапреднијима.

Месни Одбор Гусиње. Управа агилна а грађани наклонени установи. Одбор је образован 1927. год. Друштво има велики број чланова и приличан капитал, те поред онога у Беранима овај Одбор служи као образац енергије и плодности.

Месни Одбор Данилов Град. Одбор је основан још 1926. год. али који је слабо напредовао. Број чланова је према месту и приликама био мали. Узрок овоме, као што је раније констатовано, лежао је у недостатку



г. Милован Цаковић
претседник Н. Одб. Обл. Одб. Цетиње



пуковник г. Живорад Лазаревић,
претседник Обл. Одбора — Цетиње



г. Тома Милошевић
п. претседник Уп. Одбора

и организатор скоро свих ових места — као и Обласног Одбора Аеро Клуба — јесте садањи претседник Зетског Обласног Одбора Аеро Клуба пешадиски пуковник, командант војног округа, Господин *Лазаревић Живорад*. Дакле, народ је добар, управо идеалан, не жали жртава али он хоће вођу, подстрекача и организатора.

Захваљујући г. *Лазаревићу* имамо ове одборе:

Месни Одбор Андријевица. Мењајући за врло кратко време неколико управа, овај Одбор је напредовао нешто боље под председништвом г. *Н. Лашића*.

Месни Одбор Бар. Основан августа 1928. год. Одбор добро организован, успешно напредује. Председник му је г. *М. Драговић*.

Месни Одбор Берани. Један од најактивнијих и најуређенијих месних одбора. Основан је 1926. год. Заслуга за ово припада пуковнику г. *Килару*.

Месни Одбор Владимир. Овај је клуб основан 1928.

агилног вође. Мало доцније Одбор је реорганизован под председништвом мајора у пензији г. *М. Бошковића*. Сада има велики број чланова а упис и даље напредује.

Месни Одбор Ерцеговини. Услед многих друштава у овом месту, Одбор не показује онј напредак, који би требао да има обзиром на иначе велики број агилних и угледних људи.

Месни Одбор Колашин. Овде је Одбор образован још 1926. год. у почетку слабо напредовао. Сада је Одбор нагло коракнуо напред.

Месни одбор Косијери. И овај Одбор долази међу најмлађе. Основан је 12. фебруара 1929. год. С обзиром на мало и сиромашно место, ипак има приличан број чланова и нешто капитала.

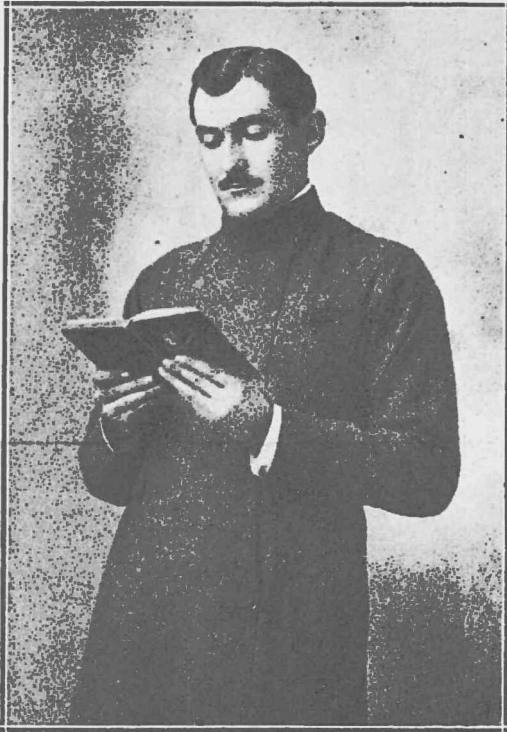
Месни Одбор Кошор. Услед многобројних других удружења, Аеро-Клуб није успео да буде на оној висини, коју иначе заслужује.

Месни Одбор Крајина. Најмлађи Одбор. Основан 3. марта 1929. год. у селу Бобовиштина на обали Скадарског језера. Има велики број чланова и показао је добар успех.

Месни Одбор Никшић. И поред тога што је лепо и богато место, успех није био задовољавајући. Рекли смо напред, да све зависи од људи па чак и од једног човека, и тај човек појавио се у лицу председника суда г. *М. Михаиловића*. Он је реорганизовао Клуб тако, да се може и очекивати позитиван резултат рада.

Месни Одбор Плав. Одбор основан у 1926. год. Почетак му није био сјајан, али када су сметње откљоњене, он је оживео. Друштво има поред доброга броја редовних чланова и два утемељача.

Месни Одбор Подгорица. Некада жижа и извор одакле су стварани други Одбори. Место где су некада агилност и плодност цветале. Не треба заборавити да



г. Љуб. Ђ. Никетић
војни свештеник, секретар Обл. Одбора Цетиње

је томе Одбору на челу стајао председник овд. Аеро-Клуба пуковник г. *Лазаревић*. Његовим премештајем мало слаби рад а зато је два пута повећан у Цетињу.

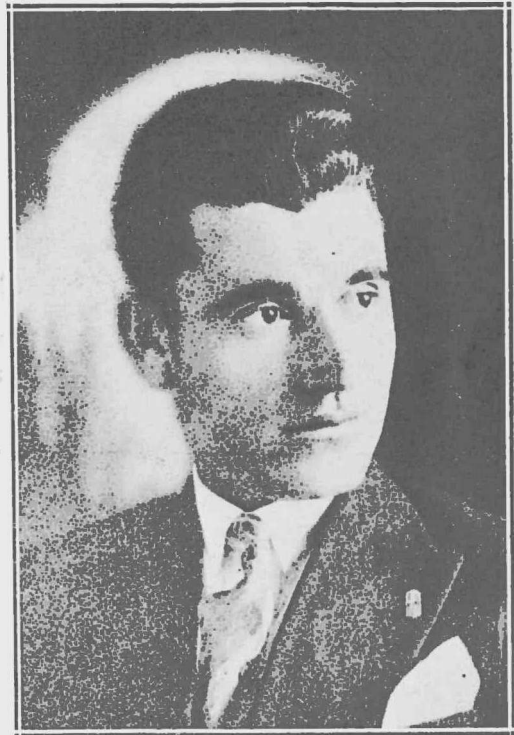
Месни Одбор Тузи. Ово је мали одбор Основан 1927. год.

Месни Одбор Цетиње. Овде је образован одбор

1926. год. У почетку је радио интензивно потом је било мало застоја све до 1929. год. Поновни интензивни рад почео је у 1929. а нарочито у јесен и зиму исте године и резултат је био врло добар. Цетињани су се и у овој прилици сјајно показали, што ми чини пријатно задовољство да и на овом месту то манифестујем.

У овој години јавља се и идеја набавке авијона. У том циљу је решено да се образује фонд у који ће се уносити сав чист приход. То је допринело да се у чланство упише *око хиљаду* људи од 5000 становника колико Цетиње у опште има. *Значи да је сваки пети житељ, Члан Аеро Клуба.* Утемељач је у овоме месту Подбан г. Др. Зеџ Јован. Добровољне прилоге дале су скоро све овдашње Банке. Надамо се да ћемо у току идуће 1931 год. моћи набавити свој авијон.

Старање ове Управе, да се добије ваздухопловна веза Београда са Црном Гором, успела је и веза је ле-



Сасо М. Милић, члан Обл. Одбора — Цетиње

тос успостављена: Београд—Сарајево—Подгорица. Преузете су мере да се и у Цетињу створи помоћни аеродром, ради путника и поште са Цетиња. Одбор је изradio крокије и скицу помоћног аеродрома и послао Средишном Одбору Аеро Клуба у Београд.

Секретар Обласног Одбора Аеро Клуба
„Наша Крила“
Љубисав Ђ. Никетић
војни свештеник

Обласни Одбор Аеро-Клуба у Чачку

Извештај годишњој Скупштини.

Вашим поверењем на прошлогодишњој редовној Скупштини изабрани смо за чланове Обласног Управног Одбора Аеро-Клуба у Чачку.

Рад Управног Одбора у прошлој години сводио је се у главном на ширењу идеја Аеро-Клуба.

Познати вам апел Аеро-Клуба нашао је одзива, јер је велики број општина унео у своје буџете помоћ Аеро-Клубу. Неке општине послале су помоћ предви-

ђену буџетом за 1929. год. Обласном Одбору Аеро Клуба, док су извесне предавале помоћ својим Месним одборима.

Овде морамо истаћи те установе у колико имамо података. До данас су примљене ове помоћи и то:

Од пређ. Рашке Области	3.000—	Дин.
„ општине чачанске	3.000—	„
„ „ остатичке (моравички)	100—	„
„ „ раждањске (сјенички)	150—	„

Од општине прекаске (дренички)	100.—	Дин.
„ вароши Сјенице	500.—	„
„ општине прилиначке (драгачевски)	100.—	„
„ „ дљинске (драгачевски)	50.—	„
„ „ паковраћске (трнавски)	200.—	„
„ „ ковиљске (моравички)	150.—	„
„ „ мојстирске (штавички)	297.—	„
„ „ братљевске (моравички)	200.—	„
„ „ вуковићске (дежевски)	200.—	„
„ „ буђевачке (сјенички)	50.—	„
„ „ рудњанске (студенички)	50.—	„
„ „ кладничке (драгачевски)	150.—	„
„ „ котрашке (драгачевски)	100.—	„

Свега: 8.397.— Дин.

Имамо извештаја да су још неке општине предале новац преко својих срезова да се помоћ испошаље овом Одбору, а од три општине је стигла помоћ преко овдашње Пореске управе.

Дужност нам налаже да на овој Скупштини истакнемо нашу захвалност претседницима дотичних уста-



г. Драгомир Тодоровић,
подбан Вардарске Бановине, велики пријатељ „Н. Крила“

нова, ново изабраној управи Аеро-Клуба ставити у дужност да захвалност Скупштине достави дотичним општинама, а у исто време објавити све ово преко часописа „Наша Крила“.

На територији овог Одбора постоје Месни Одбори Аеро-Клуба и то: у Ивањици, Гучи, Краљеву, Рашки. Новом Пазару, Сјеници, Тутину, Србици, Косов. Митровици и Вучитрну и 1 Месни Одбор Аеро-Клуба у Остатини. Свега 11 Месних Одбора.

Најактивнији Месни Одбори су у Новом Пазару и Краљеву, док су остали слабије одржавали везе са Обласним Одбором.

Годишњи извештај примљен је само од Месног Одбора у Новом Пазару.

По добивеном извештају Месног Одбора у Новом Пазару, са члановима Аеро-Клуба у Чачку — Аеро-Клуб има 241 члана. Када буду приспели остали извештаји број чланова ће знатно порасти, на основу чега ћемо

имати права послати већи број делегата на Земаљску Скупштину Аеро-Клуба.

У Чачку нисмо задовољни бројем чланова; свега 130 и надати се је, да ће у идућој години овај број знатно порасти, али морамо истаћи да смо у прошлој години добили 6 чланова утемељача и то: г. Радоја Симића кап. I кл., Петра Милановића трг. и Срећка Пејовића рентијера из Чачка, Амсу Пећанина трг., Феима Амзгића рентијера и Рафаила Вукадиновића учитеља из Новог Пазара.

Управа је у прошлој години узела учешћа на Земаљској Скупштини Аеро-Клуба.

Сада да вам изнесемо материјално стање овог Одбора:

ПРИМАЊЕ:

Пренос готовине из 1928. г.	15.395.—
Од улога и уписнине за 1929. г.	4.116.—
Од помоћи појединих општина и Рашке	
Области	8.397.—



пуковник г. Таса Динић,
велики пријатељ авијације

Од банака:

Од Чачанске Штедионице	600.—
Од Обласне банке	400.—
Од Ивањичке задруге	80.—
Камата на уложени капитал	1.080.—
	643.—

Од Месних Одбора:

Ивањица	887.50
Н. Пазар	1.940.20
Тутин	1.157.60
Од томболе	3.958.30
	1.057.—

Свега: 34.673.30

ИЗДАВАЊЕ:

Зз матерајал	395.—
Поштарина	370.50
Хонорар секретару	2.360.—
Послуга	150.—
Средиш. Управи	8.373.—
Непредвиђени расход	80.—

Штампа	360.—
Делегатима	700.—
Осветлење	30.50
Свега: 13.147.—	
У готову новцу	5.662.80
На штедњи код Чачанске обл. банке	13.207.—
Штедионице	600.—
Поштанске Штедионице	1.057.—
Акције Аграр. банке—признанице	1.000.—
Свега: 34.673.—	

Према овоме је укупан капитал овог одбора 21.536.30 дин.

На седници управе од 22. марта по § 40. Правила коцком су иступили ови чланови Управног Одбора г.г. Рад. Ђеловић, Стојан Аћимовић, Др. Божа Милошевић,

и Д-р Витомир Говедаровић, та данашња Скупштина има извршити избор 4 члана Управе.

Не можемо пропустити а да вам не саопштим да смо у прошлој години изгубили једног вредног и агилног члана и претседника Месног Одбора Димитрија Савовића, директора гимназије у Ивањици и једног утемељача, Рафаила Вукадиновића, бив. учитеља у Новом Пазару.

Молимо вас да им одамо дужну пошту са: Слава им! Подносећи вам овај извештај молимо Вас да нам за рад и рачуне дате разрешницу.

Претседник Обласног Одбора Аеро-Клуба,
Драг. С. Оцокољић

Секретар,
Рад. Ђеловић

П.претседник,
Драгиша Терзић

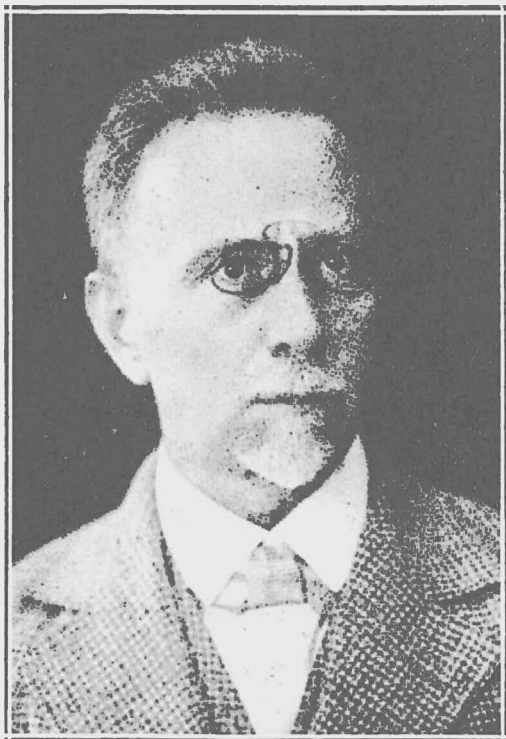
Razvoj letalske propagande v Mariboru.

Ko se je začela pred nekaj leti širiti med narodom propaganda za letalstvo, je izredno močno odjeknila v Mariboru. Tu je mladi odvetnik dr. Ivo Šestan prijel za inicijativo in ustanovil Oblastni odbor Aero-kluba „Naša krila“ s sedežem v Mariboru, kateremu je bil tajnik vse do svoje tragične smrti dne 17. II. 1929. S spretnim načinom časopisnih resti, s prireditvijo tečaja za modele vojna letala, se je vzbudilo zanimanje v najširih narodnih masah. Tisoči

nimali za procvit civilnega letalstva. Nabavka letala bi se bila izvršila iz dosedanjih prihrankov kluba in novih meetingov.

Naravno je bilo, da je klub deloval silno živahno. Na čelu mu je stal znani slovenski znanstvenik in pedagog, gimnazijski ravnatelj v Mariboru, dr. Jos. Tomnišek, ob njem pa neumorni dr. Ivo Šestan in Jos. Loos.

Klub je vzbudil v najširih slojih toliko zanimanja, da



g. Dr. Jos. Tomnišek
pretsednik Obl. Odbora A. K. Maribor

so pristopali kot člani k Aero-klubu, katerega odbor so tvorili predstavniki najvišjih državnih in kulturnih institucij. Klub si je zato mogel postaviti visoke cilje: nabavo lastnega letala, zgraditev aerodroma in hangarja in otvoritev pilotske šole. Bivši Oblastni odbor Mariborske oblasti je dovolil Aero-klubu skupno z mestom Mariborom visoko subvencijo, s katero bi si mogel napraviti aerodrom. Za postavitev hangarja potrebni les je bil obljubljen od lastnikov velikih gozdov in podjetnikov, ki so se živahno za-



g. Josip J. Loos
glavni blagajnik A. K. u Mariboru

je bil problem letalstva najbolj aktualen, da je bilo povpraševanje po začetku pilotske šole mnogoštevilno. Klub je imel tudi podporo od komande vazduhoplovstva v Petrovaradinu, ki mu je obljubila pomoč pri zgraditvi aerodroma. Po dolgem iskanju se je ugotovil kot najprimernejši prostor — del vojaškega vežbališča na Teznu, ki bi ga naj vojaška oblast prepustila klubu proti zamenjavi še večjega dela zemljišča na drugem delu vežbališča.

Med pripravi za vsa ta dela se je priredil meeting

z letali tt. Roal — Katzenstein, ki vsled slabega vremena materijelno ni imel pričakovanega uspeha. S tem je bil dan začetek težkim udarcem za pionirje civilne avijacije v Mariboru.

Dne 17. XI. 1929 je strmoglavilo letalo tt. Katzenstein z odvetnikom dr. Ivom Šestanom in pilotom Hansom Müllerjem na Glavni trg v Mariboru. na propagandnem letu v Središče. Oba letalca sta čez nekaj dni umrla kot prvi žrtvi letalske ideje. Klub je s tem izgubil svojega ustanovitelja in fanatičnega propagatorja. Svoje prihranke je moral klub sedaj žrtvovati za zdravljenje obeh letalcev, ki jih je zaman skušal iztrgati smrti, nato pa za pogrebe. Klubu je uspelo le še, da je hitro zgradil hangar za letale tt. Katzenstein, ki so se nahajala takrat v Mariboru.

Vkljub tem nezgodam je vendarle vsled delovanja kluba zanimanje ostalo isto in sta tt. „Zlatorog“ in J. Moravec kupili vsaka po eno letalo od tt. Katzenstein. Vsled neso-

lidnosti tvrdke pa žal to zanimanje (vsled slabe kakovosti aparatov) ni rodilo trajnega uspeha. Radi pomanjkanja potrebnih sredstva je moral klub započeto nabavo lastnega letala odgoditi na poznejši čas in je s tem tudi bila pilotska šola za enkrat nemoguća. Tudi vprašanje aerodroma je dospelo na mrtvo točko radi novega stališča vojaške oblasti pri zamenjavi zemljišč na vojaškem vežbališču.

To je v kratkem potek delovanja Aero-kluba v Mariboru, poln uspehov, pa tudi težkih, usodnih udarcev. Klub si je doslej brez uspeha prizadeval, da bi bila v Mariboru postaja za letalsko progo Zagreb — Graz, kojih letala pasirajo Maribor in bo v tej smeri svoje prizadevanje nadaljeval.

Upati je, da bo v Mariboru civilna avijacija še doživela lep uspeh s pomočjo javnosti in razumevanjem vojaške uprave.

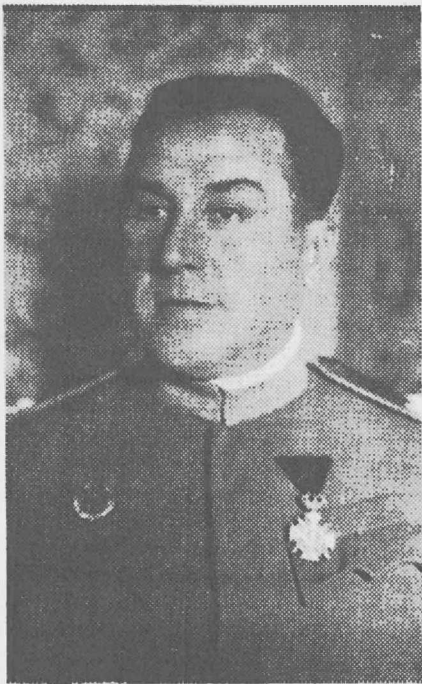
Osnutak i rad Oblasnog Odbora Aero-Kluba Kraljevine Jugoslavije „Naša Krila“ u Zagrebu i njegovih Mjesnih Odbora.

Godine 1926. na poticaj pokojnog vazduhoplovnog kapetana Nikole Miletića, osnovan je u Zagrebu „Glavni odbor Aerokluba Naša Krila“ sa zadaćom da svim silama poradi na širenju ideja Aerokluba kao i civilne avijacije. Na žalost, prerana smrt osnivača bila je uzrokom, da je odbor nakon dvije godine djelovanja potpunoma ugasnuo.

ing. Tadije Sondermajera, glavnog osnivača ne samo Aero-kluba Kraljevine Jugoslavije, nego i pionira jugoslovenske civilne avijacije. Na istoj skupštini izabran je upravni i nadzorni odbor, a na prvoj odborskoj sjednici, održanoj u junu 1929. izabrano je pretsjedništvo i to upravnog odbora: Pretsjednik g. Milan Prpić, industrijalac, potpretsjednik I



*g. Mavro Sessler, industrijalac
pretsj. Aero-kluba*



*g. Borivoje Mirković,
vazd. pukovnik — pilot lovac,
I potpretsjednik*



*g. Vladimir Pexider-Srića
gener. direktor, II potpretsjednik*

Dolaskom vazduhoplovnog pukovnika g. Borivoja Mirkovića za komandanta 4. vazduhoplovnog puka u Zagrebu i g. Atilija Raspora za šefa civilnog vazdušnog saobraćaja u Zagrebu, pokrenuto je i pitanje reorganizacije Aerokluba i osnutka novog odbora. Oko spomenute gospode skupilo se je nekoliko prijatelja i to g.g.: Vladimir Pexider-Srića, Pavao Genčić, Djuro Prpić, Svetozar i Boško Lolić, te je dne 25. maja 1929. održana u prostorijama Oficirskog Doma konstituirajuća skupština pod pretsjedanjem I. potpretsjednika Središnje Uprave Aerokluba Naša Krila iz Beograda g.

g. Borivoje Mirković, vazd. pukovnik, potpretsjednik II. g. Vladimir Pexider-Srića, sekretar g. Boško Lolić, blagajnik g. Dragutin Hekel, prokurista. Nadzorni odbor: Pretsjednik g. Dr. Danko Andjelinović, advokat, potpretsjednik gosp. Slavko Vodvaška, delovodja g. Julije Bartole, bankovni činovnik.

Svoje djelovanje započeo je upravni odbor bez ikakvih materijalnih sredstava i rad kroz vrijeme od godinu i po dana bio je veoma obilan i tekao je u više pravaca.

Već na prvoj odborskoj sjednici došao je upravni od-

bor do spoznaje, da će u svome radu jedino onda imati uspjeha ako se u što kraćem vremenu nabavi klubski avijon. Pomišljalo se, kako da se dodje do novčanih sredstava i došlo se do uverenja, da je samo vlastitim silama moguće doći do pozitivnog uspjeha.

Upravni odbor posvetio je veliku brigu sakupljanju

kao i jury uz pripomoć gg. vazduhoplovnih oficira 4. vazduhoplovnog puka sa vrijednim komandantom g. vazd. pukovnikom Borivojem Mirkovićem. Gradjanstvo je u velikim masama prisustvovalo kod dočeka stranih avijatičara i iz neposredne blizine promatralo razne tipove sportsko-turističkih aeroplana. Dne 9. augusta t. j. drugi dan tih natje-



*g. Boško Lolić,
banov, činovnik, sekr. Aero-kluba*



*g. Drugutin Hekl,
blagajnik Aero-kluba, bank. čin.*



*g. Sava Stojanović,
pomoćnik bana, član uprave*

članova, pa je putem štampe pozivano gradjanstvo da se upiše u Aero-Klub, a dne 15. jula 1929. na novinarskoj priredbi Weekend na Savi priredjena je u svrhu propagande izložba avijonskih modela kao i aeronautičkih fotografija, koju je posjetilo preko 1.000 osoba i u Aeroklub se upi-

canja posjetili su aerodrom predstavnici vojnih i civilnih vlasti kao i mnogi strani konzuli i tom prilikom su naši piloti-lovci iz Novog Sada izvadjali na lovačkim aparatima razne smjele akrobacije.

Nakon rada od dva mjeseca upravni odbor uvideo je



*Dr. Ernest Čimić,
prets. stola sedmorice, čl. uprave*



*Makso Bosnić,
generalni direktor, član uprave*



*Dr. Milan Marić,
prets. Anglo Jug., član uprave*

salo oko 100 članova. Mnogo zasluga za uspjeh izložbe ima vazd. kapetan g. Pavao Burkuš.

Dne 8. i 9. augusta 1929. preletali su preko Zagreba internacionalni sportsko-turistički avijori u natjecanju za prvenstvo Europe, pa je upravni odbor prema uputama Središnje uprave Aerokluba iz Beograda organizirao doček

da Aeroklub bez avijona jest kao ptica bez krila, pa je odlučeno da se nabavi jedan aeroplan. Prema preporuci stručne komisije koja je za vrijeme utakmice sportsko-turističkih aparata za prvenstvo Europe imala priliku da prouči najmodernije sportske aeroplane, nabavljen je iz Engleske avijon tipa Moth de Havilland sa motorom Gipsy od 85

konjskih snaga. Glavna zasluga za nabavu avijona pripada predsjedniku g. Milanu Prpiću, koji je poklonio Klubu 50.000 dinara. Dne 19. septembra 1929. doletjela je prva plava ptica iz Londona u Zagreb na veselje ne samo članova Aerokluba nego i cjelokupnog gradjanstva grada Zagreba.

nadzornog odbora kao i uz mnogobrojno članstvo prisustvovao je krštenju i veliki broj gradjanstva. Poslije podne isti dan izveden je veliki avijatički meeting po 4. vazduhoplovnom puku u Zagrebu, koji je veoma dobro uspio tako da ni moralni a ni materijalni uspjeh nije izostao.

Dne 3. novembra 1929. održan je na aerodromu Bo-



*g. Mato Švarc,
vazd. major, pilot lovac, čl. uprave*



*Div. djeneral g. Ječmeniĉ,
komandant savske divizije, čl. upr.*



*g. Franjo Holujeviĉ,
veletrgovac, član uprave*

Dne 6. oktobra 1929. obavljeno je sveĉano krštenje prvog klubskog avijona na aerodromu Borongaj. Po odobrenju Njegovog Veliĉanstva Kralja Aleksandra I. avijon je kršten imenom „Kraljeviĉ Tomislav“. Kumovala je milostiva gospodja Terezija Prpiĉ, a crkveni ceremonij obavio je u

rongaj „Veliki internacionalni meeting“. Program su izveli piloti fabrike Raab-Katzenstein na udivljenje mnogobrojne publike. Na žalost nevrjeme je sprijeĉilo izvedbu cijelog programa tako, da se je dvije trećine gledaoca povratilo kući. Sveukupna zagrebaĉka štampa bila je neobiĉno zado-



*g. Milan Miliĉ
generalni direktor, član uprave*



*g. Ernest Grünwald
pretsj. saveza trgovaca, čl. uprave*



*g. Dr. Vinko Esih
novinar, član uprave*

ime presvijetlog g. nadbiskupa Dr. Ante Bauera, kanonik g. Barle. Zastupnik Njegovog Veliĉanstva Kralja bio je g. armijski djeneral Matić, pretsjednika vlade g. div. djenerala Petra Živkoviĉa banski savjetnik g. Dr. Mošinški, velikog župana g. Dr. Hadži, gradskog naĉelnika g. senator Mužević. Središnju upravu Aerokluba zastupao je g. Vlajiĉ, pukovnik u penziji, a sudjelovali su delegati Aerokluba iz Sarajeva, Splita, Kragujevca i Celja. Uz članove upravnog i

voljna sa izvedbom.

Djelokrug svoga rada za razvitak avijatike nije upravni odbor ograniĉio samo na Zagreb, nego je svoje djelovanje prenio i izvan Zagreba. Pokazalo se je, da je jedino onda moguće zainteresovati šire slojeve u provinciji za avijatiku ako se u pojedino mjesto doleti sa aeroplanom. Poslije nabavke avijona „Kraljeviĉ Tomislav“, poĉinje propagandni rad u provinciji. Članovi upravnog odbora g. vazd. kapetan

Pavao Cenčić, dobrovoljni klubski pilot i sekretar g. Boško Lolić od mjeseca decembra 1929. do mjeseca juna 1930. izvršili su propagandne lijetove u slijedeća mjesta, gdje su osnovani Mjesni odbori Aerokluba i to: Križevci, Koprivnica, Sv. Ivan Zelina, Čakovac, Varaždin, Ludbreg, Bjelovar, Brod na Savi, Požega, Pakrac, Daruvar, Crikvenica i

lovanje gg. vazduhoplovnih kapetana-pilota lovaca Rupčića i Šintića, te jedne eskadrile 4. vazd. puka. Akrobacije što su ih izveli gg. Rupčić i Šintić zadivili su sve gledaoce i zagrebačka sveukupna štampa kao i gradjanstvo odalo je našim zračnim asovima zasluženno priznanje. Na kraju programa održana je utakmica u brzini oko Sljemenca, u kojoj je pobijedio vazd.



*g. Veljko Ugrinić,
pretsj. J.L.A.S., čl. upr. odbora*



*g. Pavao Cenčić,
vazd. kap., pilot lovca, čl. upr.*

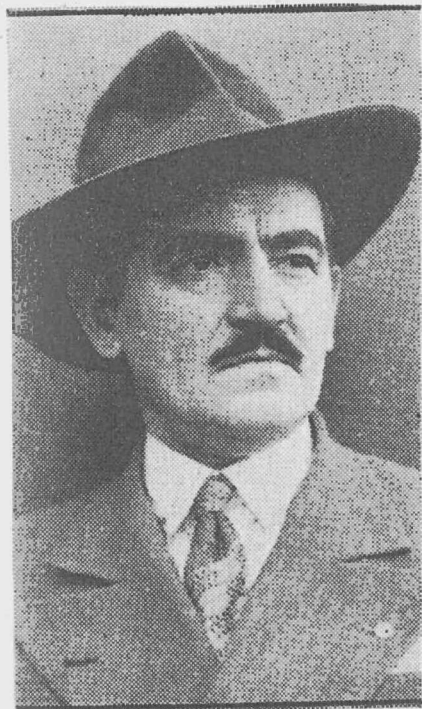


*g. Atilije Raspor,
šef civil. vazd. saobr., čl. upr.*

Nova Gradiška. Osim tih lijetova sudjelovalo se je sa klubskim avijonom na proslavi grada Karlovca, a dne 25. maja 1929. gg. Pavao Cenčić i Boško Lolić sa klubskim avijonom sudjelovali su kao delegati Aerokluba Kraljevine Jugoslavije na meetingu Moravskog Aerokluba u Brnu, Čeho-

narednik Pavelić, na avijonu Breguet 19. Uspjeh priredbe bio je izvan očekivanja, što je dokaz da interes gradjanstva za nacionalnu avijatiku neprestano se povećava.

Upravni odbor uvidio je da je za propagandu potrebno nabaviti još nekoliko aeroplana, jer opstanak Mje-



*g. Vladimir Bornemissa,
novinar, član uprave*



*Dr. Danko Andjelinović,
advokat, pretsj. nadz. odbora*



*g. Slavko Vodvaška,
novinar, potpr. nadz. odbora*

slovačka, kojom prilikom je bio skup sportskih avijona Aeroklubova republike Čehoslovačke i Poljske i Kraljevine Jugoslavije.

Predusretljivošću bivšeg komandanta vazduhoplovstva divizijskog djenerala g. R. Stanojlovića priredjen je dne 15. juna 1930. na aerodromu Borongaj veliki meeting uz sudje-

snih odbora kao i njihov prosperitet biti će omogućen ako se svake godine u sjedištima pojedinih Odbora priredi bar jedan avijatički meeting. Zaslugom novo izabranog predsjednika g. Mavre Sesslera, industrijalca, nabavljena su dva avijona iz Engleske i to Puss-Moth, sa motorom Gipsy od 120 k. s., limuzina sa tri sjedišta i Moth-Standard sa motorom Gipsy od 85 k. s.

Na inicijativu Središnje uprave Aerokluba za vrijeme Svesokoiskog sleta održan je slet Aeroklubova Male Antante i Poljske. Dne 24. i 25. juna doletjeli su u Zagreb braća Čehoslovaci i to sa sedam avijona, te su dne 27. juna odletjeli u Beograd. Po povratku iz Beograda zadržana su braća Čehoslovaci jedan dan u Zagrebu, kojom prilikom je bratski Zapadočesky Aeroklub iz Plzna poklonio zagrebač-



*g. Julije Bartole,
bankovni činovnik, delovodja nadzornog odbora*

kom Aeroklubu jedan avijon i to typa Aero XII. sa motorom Meibach od 255 k. s.

Dne 30. augusta 1930. doletili su iz Londona gg. vazd. kapetani engleske vojske Mann i Armour sa novo nabavljenim klubskim aeroplanima i time su smanjeni troškovi preleta za 50%. Gg. Mann i Armour na poticaj g. Maplebecka iskazali su zagrebačkom Aeroklubu svojim dobrovoljnim lijetom veliku uslugu, a u nedelju, dne 1. septembra održali su na aerodromu Borongaj demonstracije izvodeći sa novim klubskim mašinama sve moguće vrsti akrobacija.

Svoje obećanje Oblasni odbor Aerokluba prema Mjesnim odborima sa priredbama meetinga u provinciji jest djelomično izvršio. Dne 7. septembra 1930. priredjen je meeting u Karlovcu, 8. u Križevcima, a dne 15. septembra do podne u Varaždinu a po podne u Čakovcu, a dne 5. oktobra u zajednici sa Oblasnim Odborom Aerokluba priredjen je meeting u Mariboru. Izvedeni avijatički meetinzi u Karlovcu, Križevcima, Varaždinu i Čakovcu dokazali su da za avijatiku vlada interes ne samo u varošima, nego se i naši seljaci i seljakinje interesuju, dakle i selo.

Uspjeh rada upravnog odbora trebao je da dodje do izražaja na meetingu dne 28. septembra 1930. kada se je imalo obaviti krštenje triju klubskih avijona. No ista

svečanost morala se je odgoditi s razloga, jer su u nedelju dne 21. septembra 1930. oko 4 sata po podne poginula na avijonu „Kraljević Tomislav“ dva vrijedna naša druga i mlada junaka: g. Miho Šen i Dušan Krunic. Neizmijerna bol obuzela je sve naše članove gubitkom tako mladih i vrijednih članova i u znak pieteta i poštovanja prema njihovim svijetlim sjenama upravni odbor odgodio je sve priredbe u Zagrebu do proljeća 1931. Uspomena na drage pokojnike ostaće vječita ne samo medju članovima zagrebačkog Aerokluba, nego i članovima Aerokluba Kraljevine Jugoslavije, a u analima jugoslovenske civilne avijacije njihova imena biti će vječno zapisana služeći za primjer ostalim pokoljenjima, jer su svoje mlade živote žrtvovali za bolji tok i razvoj naše nacionalne avijacije.

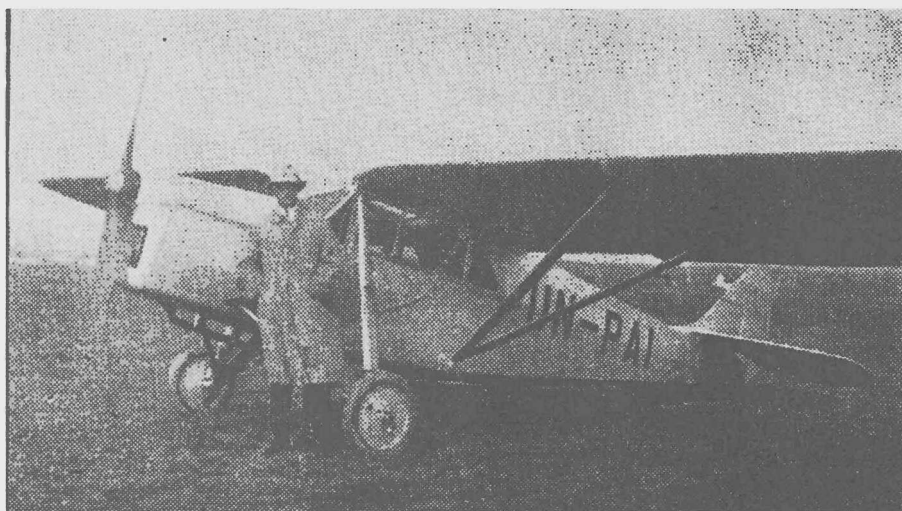
Prema današnjem stanju Oblasni Odbor Aerokluba Naša Križa u Zagrebu ima 21 Mjesni odbor. Taj broj u slijedećoj godini će se podvostručiti. U godinu i pol dana svoga djelovanja Klub je priredio osam avijatičkih meetinga, oko 20 propagandnih lijetova. Na klubskim avijonima letjelo je preko 500 osoba, a isti su preletjeli oko 40.830 km.

Avijatika jest jedna ne samo vrst sporta nego i kao prevozno sredstvo spojeno sa velikim izdatcima. Nabavka avijona skopčana je sa velikim materijalnim izdatcima a isto i samo održavanje letećeg materijala. Financijalni problem za god. 1930. povoljno je riješen sa riješenjem igranjem tombole, no slijedeća godina stavlja nas pred teško iskušenje. Sadanji upravni odbor na čelu sa vrijednim predsjednikom g. Mavrom Sesslerom stvorio je lijepi finansijski program za god. 1931. i pouzdano se može očekivati, da će naše nade biti ispunjene i potrebna materijalna sredstva namaknuta.

Program rada za god. 1931. veoma je obilan. Predviđen je osnutak daljih 20 Mjesnih odbora, što će iziskivati i 20 propagandnih lijetova. U Zagrebu će biti priredjena dva avijatička meetinga i to jedan proljetni, na kojem će se obaviti krštenje triju novih klubskih avijona, i jesenji, a u svima većim mjestima gdje postoje Mjesni odbori Aerokluba biti će priredjivani meetinzi. U mjesecu aprilu 1931. odlučeno je da se u Zagrebu u prostorijama zagrebačkog zbora priredi aeronautička izložba većeg stila, a početkom 1931. priredit će se u svima sjedištima Mjesnih odbora male izložbe modela i fotografija.

Dva teška problema treba da se riješe u god. 1931.,

a to je podizanje vlastitog aerodroma i otvorenje civilne pilotske škole. Prvi uslov za razvitak civilne avijacije jest podizanje civilnog aerodroma po uzoru civilnih aerodroma u stranom svijetu. Mi vidimo da u Engleskoj, gdje je civilna avijacija kolosalno razvijena, moguće najbolje na čitavom svijetu, baš podizanje civilnih aerodroma doprinijelo je razvitku iste. Podizanje civilnog aerodroma u Zagrebu već je postalo aktuelno prije pola godine, pa ima više in-



Avijon Obl.Odb. Zagreb: Puss-Moth, motor Gipsy 120 K.S. — limuzina trosjed

teresenata, dapače i jedno civilno lice bavi se istim. Držimo da je jedino zvan Aeroklub da tu stvar izvede, a na odlučujućim je faktorima, u prvom redu na Gradskom poglavarstvu u Zagrebu, koje treba da odstupi potrebno zemljište, da Aero-

klubu isto povjere, jer je on jedini koji će to pitanje temeljito riješiti.

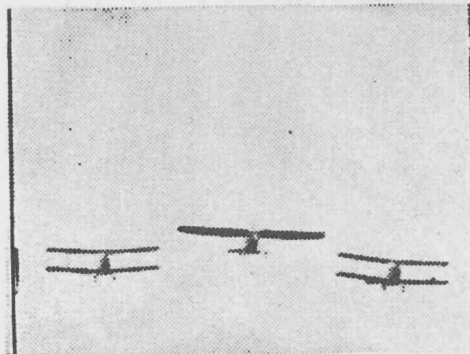
Rad upravnog odbora za godinu i po dana bio je obilan, što je glavna zasluga bivšeg pretsjednika g. Milana Prpića, koji je udario temelje zagrebačkom Aeroklubu, a pogotovo sadanjeg pretsjednika g. Mavre Sesslera, koji u praksi provadja sve ono, što je predviđeno u prvoj godini rada. Marljivi pomagač obadvojici predsjednika bio je I.



Avijon Obl. Odb. Zagreb: Aero 12, motor Meibach 255 K. S.

potpretsjednik g. Borivoje Mirković, vazd. pukovnik, pogotovo u svim tehničkim pitanjima. Za finansije Kluba zaslužan je marljivi blagajnik g. Dragutin Hekel, prokurista, vodeći mnogo brige oko prihoda Kluba. Za propagandu najviše je doprineo g. vazd. kapetan Pavao Cencić, koji je kao član upravnog odbora i kao dobrovoljni klubski pi'ot izvršio gotovo sve propagandne lijetove, pokazavši u svima prilikama svoje velike pilotske sposobnosti. Sva ostala g.g. odbornici upravnog odbora pokazali su svojim požrtvovnim

radom da im leži na srcu razvitak zagrebačkog Aerokluba, a isto i g.g. članovi nadzornog odbora sa pretsjednikom g. Dr. Dankom Andjelinovićem, potpretsjednikom g. Slavkom Vodvaškom i delovodjom g. Julijem Bartoleom. Mora se istaći i predusretljivost g. Atilija Raspora, šefa civilnog vazdušnog saobraćaja u Zagrebu, kao i g. Pavla Burkuša, vazd. kapetana i državnog delegata kod vazd. pristaništa



Patrola zagrebačkog Aerokluba na putu na meeting u Karlovac dne 7. septembra 1930.

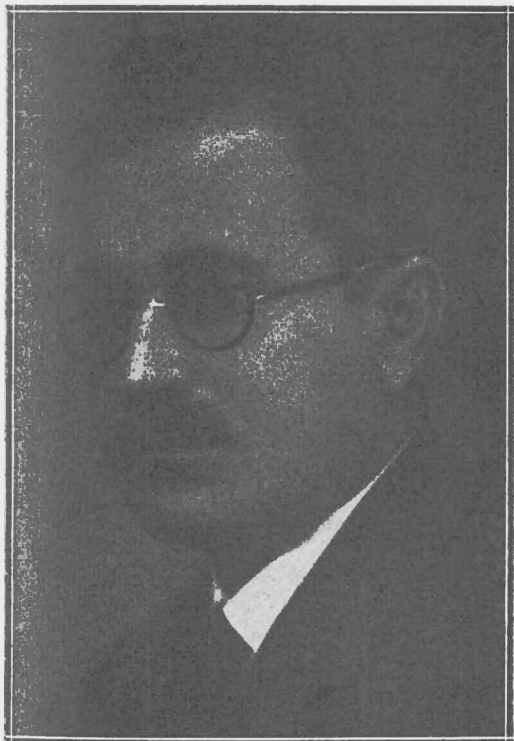
Zagreb, koji su u svim prilikama pokazali se kao iskreni prijatelji. Posebna hvala pripada zagrebačkoj štampi, koja u svim prilikama olakšava rad i djelovanje Aerokluba donošenjem raznih propagandnih članaka i ostalih vijesti, koje se odnose na rad i djelovanje Aerokluba.

Zahvaljujući ovakvom radu, uspjelo je Oblasnom Odboru da razvije akciju i na svojoj teritoriji. Stanje njegovih Mjesnih Odbora je sledeće:

Mjesni Odbor Karlovac.

Na poticaj Oblasnog odbora Aerokluba „Naša Krila“ iz Otočca poveo je koncem g. 1927 akciju za osnutak Mjesnog Odbora u Karlovcu gradski senator g. Ivan Laufer. Njemu je marljivom agitacijom uspjelo da u kratko vrijeme

ciju u gradu Karlovcu nije se moglo provoditi s većim uspjehom, jer u Karlovcu nema zgodnog terena za aerodrom, no klub je ipak priredio dvije avijatičke priredbe i to prvu na 2. juna 1928. na vojnom vježbalištu zvanom Logorište a



g. Laufer Ivan, pretsednik A. K. Karlovac



ing. g. Zlatko Satler,
p.pretsednik A. K. Karlovac



g. Tot Ivan, tajnik A. K. Karlovac

prikupi lijep broj karlovačkih gradjana, tako da se je već 17. decembra 1927. mogla održati konstituirajuća Skupština.

Širenje ideja Aerokluba i podizanje interesa za avija-

uz sudelovanje dvaju vojnih aeroplana iz Zagreba. Ovoj priredbi prisustvovao je veoma velik broj karlovačkog građanstva.

Nakon dulje stanke priredjen je na poticaj Oblasnog odbora Aerokluba iz Zagreba dne 8. septembra 1930. ponovno avijatički meeting u Karlovcu. Veoma interesantni program izveli su piloti zagrebačkog Aerokluba i to: gg. Riley, Janković i Šen sa tri klubska aeroplana. Ova priredba imala je odličan moralni i materijalni uspjeh, pa je interes za avijaciju medju gradjanstvom grada Karlovca nakon ovog meetinga veoma porastao, čime je olakšano i djelovanje upravnog odbora.

Sa 1. septembrom klub ima 225 članova, no isti broj će slijedeće godine biti znatno povećan.

Mjesni Odbor Sušak.

Dana 27. maja 1930. sazvaio je prema punomoći Oblasnog Odbora Aerokluba iz Zagreba g. Ivo Pravdica sastanak u gradskoj vijećnici, kada je došlo do konstitucije privremenog akcionog odbora sa zadatkom da svaki od



*g. Viktor Car Emin,
pretsednik Aero-Kluba — Sušak*

odbornika sakupi medju svojim prijateljima i znancima što veći broj članova. U privremeni odbor birani su: Pretsjed-

Upravni odbor:

Predsjednik: g. Ivan Laufer, gradski senator. Potpretsjednik g. Zlatko Satler, ing, gradske munjare, Sekretar g. Ivan Tot, sekretar okr. ureda, Blagajnik g. Stevo Morsan želj. činovnik. Odbornici gg. Josip Hauptfeld knjigotiskar, Tomo Turić major u. m., Dragutin Aistrich otpremnik, Dr. David Kovačević profesor u. m. i Janko Hranilović, trg. Nadzorni odbor: Marko Valčić, industrijalac, Dr. Pavao Klarić direktor, Ivan Legat trgovac, Antun Vuković trgovac i Ivan Strzalkovski, trgovac.

nik: g. Viktor Car Emin, pjesnik i književnik. Sekretar: Ivo N. Pravdica, čin. okruž. ureda rez. vazd. potporučnik. Članovi odbora gg: Dr. Djuro Červar advokat, Dr. Ferdo Pavelić, advokat; Mil. Radović, peš. pukovnik; Milivoj Mez-



*g. Ivo N. Pravdica,
sekretar A. K. Sušak*

zorana, profesor; Dr. Viktor Ružić, advokat; Dr. Oskar Rosenberger, advokat; Albin Celigoj, kapetan, šef lučke kapetanije.

Mjesni odbor Petrinja.

Odbor osnovan g. 1928. i klub broji redovitih članova 76. Odbor je vršio propagandu upoznavajući ovdašnje stanovništvo sa idejama i ciljevima Aerokluba a priredio je i nekoliko zabava i članskih sastanaka.

Dne 23. augusta 1930. priredjen je avijatički dan uz sudjelovanje delegata zagrebačkog Aerokluba blagajnika g. Dragutina Hekla i pilota Mije Jankovića, koji su doljeteli sa avijonom „Kraljević Tomislav.“

Najviše zasluga za prosperitet odbora ima agilni sekretar g. Nikola Tomić, trgovac.



g. Nikola Tomić trgovac, sekretar A. K. Petrinja

Mjesni Odbor Sv. Ivan Zelina.

Na poticaj sreskog načeleika g. Petra Žderića osnovan je dne 15 decembra 1929. Mjesni Odbor u Sv. Ivan Zelini. Tom privremenom odboru stavljeno je u dužnost da razvije u čitavom srezu agitaciju za upis članova i da pobudi interes za avijaciju.



*g. Mato Pucek
pretsednik A. K. — Sv. Ivan Zelina*

Privremeni odbor nakon što je sakupio 80 redovnih članova sazvaio je dne 26. januara 1930. redovitu godišnju skupštinu na kojoj je obavljen izbor upravnog i nadzornog odbora. Delegat Oblasnog odbora g. Boško Lolić održao



g. Janko Vitković, blagajnik A. K. — Sv. Ivan Zelina

je na skupštini predavanje o razvitku aeronautike, iznijevši njezin historijat.

Do podne sakupilo se je nekoliko hiljada ljudi koji su na livadi pokraj Pucekove tvornice dočekali aeroplan „Kraljević Tomislav“, na kojem su doletjeli delegati iz Zagreba g.g. vazd. kapetan Pavao Cenčić i sekretar Boško Lolić,

nakon čega je izvršeno nekoliko vazdušnih krštenja.

Klub broji sa 1. septembrom 1930. 158 članova.

Upravni odbor:

Pretsjednik g. Mato Pucek, veleposjednik; potpret-sjednik g. Dr. Vjekoslav Gagliardi, kr. jav. bilj.; sekretar g.



*g. Gagliardi Vjekoslav,
p.pretsednik A. K. — Sv. Ivan Zelina*

Franjo Krajačić, sollicitator; blagajnik g. Janko Vitković, opć. bilježnik.

Odbornici:

G.g. Dr. Miroslav Kretić liječnik, Ivan Poldrugač su-



g. Fran S. Krajačić, sekretar A. K. — Sv. Ivan Zelina

dija, Pero Popović, obrtnik, Petar Žderić sreski načelnik, Vilko Žiljak, općinski činovnik.

Nadzorni odbor:

G.g. Franjo Kos bilježnik, Stjepan Ožbolt trgovac, Lujo Pazić direktor štedionice, Albrecht Sorger veterinar i Nikola Šošarić bilježnik.

Mjesni Odbor Čakovac.

Klub opstoji jedva godinu dana, te do danas broji 340 redovitih članova.

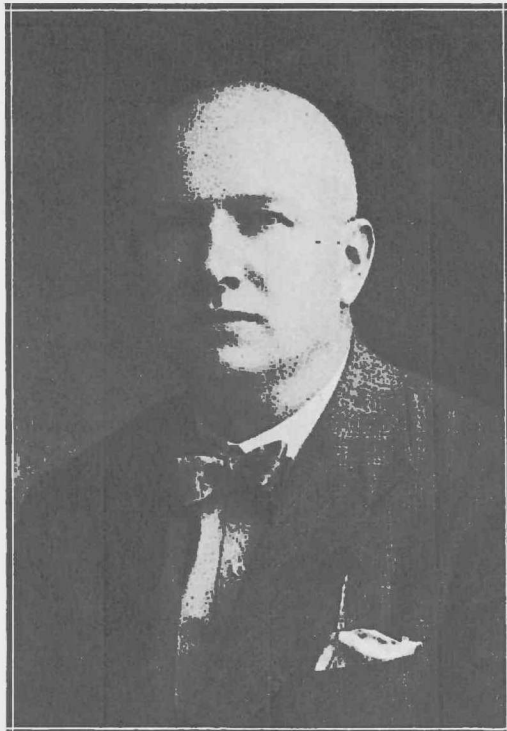
U zajednici sa Oblasnim odborom Aerokluba iz Zagreba priredjen je dne 15. septembra 1930. avijatički mee-

Upravni odbor:

Pretsjednik g. Ljubomir K. Belimarković konjički pukovnik, potpretsjednik Dr. Ante Cividini profesor, sekretar Dr. Jerko Franetović advokar, blagajnik g. Dragan Rotanić



*g. Ljubomir K. Belimarković,
konjič. pukovnik, pretsjednik A. K. Čakovac*



*g. Dragan Rotanić,
direktor, blagajnik A. K. Čakovac.*



*g. Dr. Franetović Jerko,
sekretar A. K. Čakovac*

ting, na kojemu su sudjelovala tri avijona zagrebačkog Aerokluba pilotirana po g.g. Riley, Janković i Šen. Sam meeting ispao je dobro kako u moralnom tako i materijalnom pogledu uz sudjelovanje od 2000 gledaoca. Ukazuje se bezuvjetna potreba da se svake godine održi bar jedan ovakav meeting.

direktor; zamjenik sekretara g. Marko Leitner; zamjenik blagajnika g. Andrija Djurić.

Odbornici:

G.g. Dr. Albin Dražić, E. Vajda, Vilim Neumann, Beno Bolgar, Rudolf Krokek, Alojz Mazlu, Mr. ph. Teodor Košak, Matija Maceković, Geza Legenstein.

Mjesni Odbor Dubica.

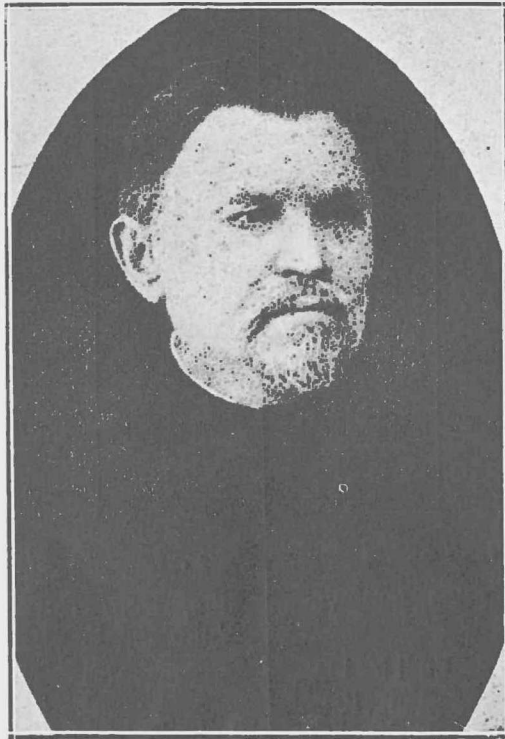
Inicijativom pretsjednika g. Alberta Šepaca, ljekarnika, osnovan je Klub 1928. Broj redovitih članova iznosi 90.

U svrhu propagande održano je nekoliko predavanja

na društvenim sastancima. Da se interes za ideje Aerokluba kod šireg gradjanstva probudi, potrebno je da se priredi avijatički meeting.



*Mr. Alberto Šepac,
pretsednik A. K. Dubica*



*g. Stojan Savić, paroh
potpretsednik Aero-Kluba Dubica*



*g. Miloš Ervačanin,
blagajnik A. K. Dubica*

Upravni odbor sastoji se:

Pretsjednik g. Mr. ph. Alberto Šepac, ljekarnik, pot-
pretsjednik g. Stojan Savić paroh, sekretar g. Miloš Stani-
savic opć. bilježnik, blagajnik g. Miloš Ervaćanin šumski
savjetnik.

Odbornici:

G.g. Dr. A. Rovnić lekar, Branko Toninić gruntov.

vježbenik, Hasan Hasančević trgovac, Djuro Stanisavac bank.
činovnik, Geza Fischbein šef stanice.

Nadzorni odbor:

G.g. Vlado Cikota pekar, Mile Milosavljević trgovac,
Bogdan Milovčević trgovac, Ferdo Franković poreski kon-
trolor.

Mjesni Odbor Djakovo.

Na poticaj sadanjega sekretara g. Vatroslava Gamber-
gera održana je dne 12. oktobra 1930. konstituirajuća Skup-

Dr. Antun Niderle, sekretar g. Vatroslav Gamberger, bla-
gajnik g. Luka Golac.



*g. Marijan pl. Heržić,
pretsednik U. Odbora A. K. u Djakovu*

ština, na kojoj je izabran širi privremeni akcioni odbor i to:
Pretsjednik g. Marijan pl. Heržić, potpretsjednik g.



*g. Dr. Antun Niderle,
p.pretsednik A. K. Djakovo*

Odbornici:

G.g. Mr. ph. Milan Goršetić, Djuro Predmerski, Ri



*g. Vatroslav Gamberger, sekr. upr. odb.
sa svojim sinom, najmladjim članom A. K.*



*g. Mihovil Desantić, p.pretsednik,
Nadz. Odbora A. K. Djakovo*



*g. Luka Golac,
blagajnik A. K. Djakovo*

chardt Baumgärtner, Djuro Herlinger, Josip Šipps, Ljudevit Karić, Pavao Stubbe st., Milan Ettinger, Dr. Josip Muck.

Nadzorni odbor :

Pretsjednik Dr. Ivan Kenfelj, potpredsjednik g. Mihovil Desantić, delovodja g. Andro Morić.

Odbornici :

G. Franjo Taus, g. Dr. Miroslav Ašperger.

Odbor je počeo sa prikupljanjem članova, te je do sada učlanjeno 102 člana. Vodi se živa akcija, da Klub na proljeće kupi vlastiti klubski avijon.

Mjesni Odbor Vrbovac.

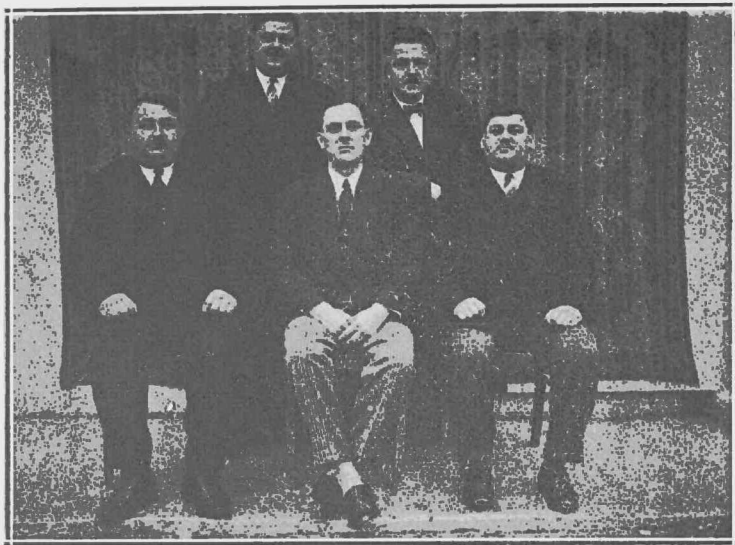
Konstituirajuća skupština privremenog odbora održala se je u nedelju dne 15. augusta 1930. te je izabran sljedeći odbor:

Pretsjednik g. Vilim Kolarić direktor, potpredsjednik g. Nikola Štanfel trgovac, sekretar g. Franjo Vernik rav. učitelj, blagajnik g. Stjepan Hitrec opć. blagajnik.

Odbornici :

G.g. Stjepan Balia, opć. načelnik, Leopold Perko, trgovac i Mato Klukavić, seljak.

Na dan konstituirajuće Skupštine doleteli su delegati Oblasnog odbora Aerokluba iz Zagreba, pa je održano propagandno letenje uz sudjelovanje preko 1000 gledaoca. Klub broji 40 članova.



Uprava A. K. u Vrbovcu: g.g. Nikola Štanfel, Vilim Kolarić Stjepan Hitrec, Leopold Perko, Franjo Vernik.

Mjesni Odbor Daruvar.

Odbor je počeo djelovati dne 14. augusta 1930. i do 1. septembra upisalo se je 75 članova.

Odbornici :

G.g. Stanislav Kosina, Djuro Delač, Miroslav Lotz,



g. Milan Dür,
pretsednik Aero-Kluba Daruvar



g. Rudolf Effenberger,
p.pretsednik Aero-Kluba Daruvar



g. Franjo Smešni,
blagajnik Aero-Kluba Daruvar

Članovi privremenog odbora :

Pretsjednik g. Milan Dür, potpredsjednik g. Rudolf Effenberger, sekretar g. Ferdo Effenberger, blagajnik g. Franjo Smešny.

Tošo Radosavljević, Stjepan Crnić i Božo Petrović.

Preko zimske sezone odbor će prirediti nekoliko predavanja u svrhu propagande i to u samom Daruvaru kao i u okolnim selima.

Mjesni Odbor Belovar.

Osnovan je zaslugom g. peš. potpukovnika Krešimira Filičića i to u mjesecu maju 1930. Klub broji do sada 240 članova, ali će se isti broj slijedeće godine udvostručiti. Dne 18. maja održan je propagandni dan uz sudjelovanje



*g. Ferdo Effenberger,
sekretar Aero-Kluba — Daruvar*

avijona „Kraljević Tomislav“ iz Zagreba, kojom prilikom je letjelo 10 osoba, a među istima i jedan starac od 90 godina. Sekretar Oblasnog odbora iz Zagreba održao je sa-

Odbornici:

Nothig Eduard industrijalac, Perković Anton krojač, Nić Stjepan gradski činovnik, Milojević Nikola sveštenik, Burić Vladimir knjižar.



*g. Janko Lovrišak,
pretsednik Aero-Kluba — Belovar*

Nadzorni odbor:

Pretsjeđnik Petrović Branko direktor štedione, potpretsjednik Dr. Bjelobrk Pero advokat, delovodja Radmilo-



*g. Dr. Dražen Kvaternik,
p.pretsednik Aero-Kluba — Belovar*



*g. Filip Lipšić,
blagajnik Aero-Kluba — Belovar*



*g. Krešimir Filičić,
sekretar Aero-Kluba — Belovar*

kupljenom mnoštvu od 2000 osoba vrlo uspješno predavanje o razvitku kao i važnosti avijacije.

Članovi upravnog odbora:

Pretsjednik Janko Lovrišak sreski načelnik, potpretsjednik Dr. Dražen Kvaternik advokat, sekretar Krešimir Filičić peš. potpukovnik, blagajnik Lipšić Filip knjižar.

vić Slavko zamj. upravitelja.

Odbornici:

Grozdić Dušan trgovac, Denk Ljudevit šef stanice.

Mjesni Odbor Križevci.

Prema dopisu Oblasnog odbora Aerokluba Naša Krila u Zagrebu od 2. decembra 1929. započelo se pripremama oko osnivanja Aero-Kluba u Križevcima. Istu akciju su vodili gg. Dr. M. Korić, Mr. ph. M. Margulit i stud. med. Predrag Grdenić.



*g. Dragutin Kolarić,
pretsjednik M. Odbora A. K. — Križevci*

Na sastanku dne 14. decembra 1929. god. osnovan je privremeni odbor, a dne 26. januara 1930. održana je prva konstituirajuća Skupština, kojoj je prisustvovao kao delegat



*g. Leopold Švarc,
blagajnik M. Odbora A. K. — Križevci*

Oblasnog odbora iz Zagreba sekretar g. Boško Lolić. Broj članova dosegao je na dan Skupštine 241, a sa danom 1. septembra 1930. Klub ima 368 redovitih članova.

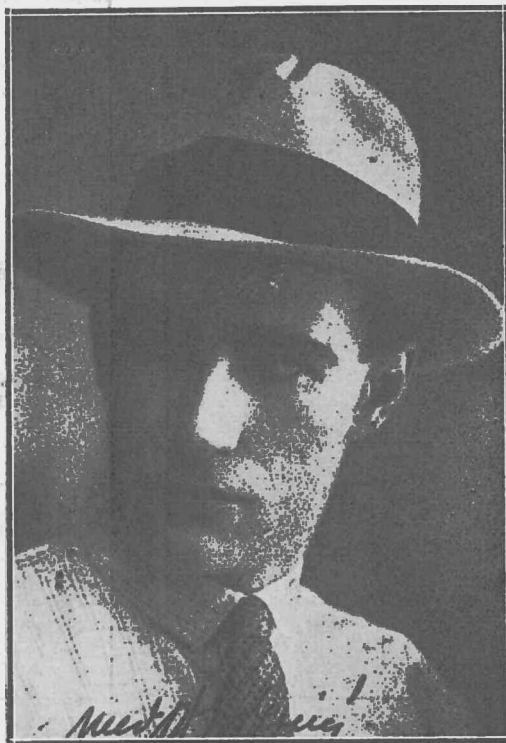
Upravni odbor osim sakupljanja članova te aktivnog

sudjelovanja u svim svečanostima državnog i privatnog karaktera radi i na drugom polju oko širenja nacionalne avijacije. Tako je dne 15. decembra 1929. doleteo avion „Kraljević Tomislav“ iz Zagreba, pa je održano propagandno letenje desetaka članova Aerokluba i prijatelja avijacije.



*Mr. Ph. g. Milan Margulit,
p.pretsednik M. Odbora A. K. — Križevci*

Dne 15. februara priredjena je uspjeta zabava sa plesom uz kratko predavanje o važnosti nacionalne avijacije. Agilni odbor za tu zabavu dao je prema konstrukciji g. Ovčaćika



*g. Predrag D. Grdenić,
sekretar M. Odbora A. K. — Križevci*

načiniti mali model avijona, koji je, tjeran elektromotorom, za cijelo vrijeme zabave kružio dvoranom. 8. augusta 1930. u svrhu propagande doletio je iz Zagreba avion „Kraljević Tomislav“.

U zajednici s Oblasnim odborom Aerokluba u Zagrebu priredio je Mjesni odbor dne 8. septembra 1930. g. „Veliki avijatički meeting“ i pučku svečanost. Program su izvela tri avijona zagrebačkog Aerokluba uz neopisivo oduševljenje preko 8.000 gledaoca. Osobito je bio veliki odziv seljaka i seljakinja iz cijelog sreza, koji su u svojim živim narodnim nošnjama promatrali svaku tačku programa sa velikim interesom. Po završetku programa bilo je preko 30 vazdušnih krštenja, a na večer održana je uspješna zabava.

Mjesni odbor ima svoju vlastitu čitaonicu za članove, kako bi i na taj način upoznao svoje članove sa najnovijim događajima na polju nacionalne a i svjetske avijacije.

Sadanju upravu sačinjavaju i to:

Upravni odbor:

Pretsjednik: Dragutin Kolarić, gradski načelnik. Potpretsjednik: Mr. ph. Milan Margulit, apotekar. Sekretar: Predrag D. Grdenić, stud. medicine. Blagajnik: Leopold Schwarz, industrijalac. Odbornici: Barlović Iva, bankovna činovnica; Drenovac Bogdan, sreski načelnik; Gold Josip, ovl. graditelj; Dr. Ivo Kenda, asistent bakter. zavoda; Ovčarić Rudolf, ekon. činov. u miru.

Nadzorni odbor:

Pretsjednik: Dr. Žiga vl. pl. Šugh, viši zdravstveni savjetnik; Potpretsjednik: Stanko Žagar, gradski vijećnik; Delovodja: Ljudevit Strausz, veletrgovac. Odbornici: Mirko Etveš, trgovac, Gjuro Lovreković, veletrgovac.

Mesni Odbor Jazavica.

Pošto je skoro izvršen osnutak Mjesnih odbora na teritoriji savske banovine u svim većim varošima to je zagrebački Aeroklub prema svome programu rada započeo sa osnutkom Mjesnih odbora i po našim selima pa je dne 26. decembra 1930. osnovan i Mjesni odbor Aerokluba Naša Krila u Jazavici.

Skupštinu je otvorio sazivač g. Karlo Kovačević koji je sakupljenim predstavio delegate zagrebačkog Aerokluba pretsjednika g. Mavru Sesslera i sekretara g. Boška Lolića,

koji su razložili ideje u svrhu Aerokluba što su sakupljeni seljači saslušali sa velikim interesom.

U odbor su izabrani: Pretsjednik g. Karlo Kovačević, Potpretsjednik g. Miša Filipović, Sekretar g. Nikola Banović, Blagajnik g. Josip Djurić. Odbornici gg.: Ivo Kovačević, Ivan Sabljčić, Mako Kovačević, Franjo Kalužni, Ivan Jugović i Tomo Perušević.

Skupština sa delegatima je zaključila da se u mjesecu martu 1931. održi u Jazavici meeting sa propagandnim letenjem uz sudelovanje aeroplana zagrebačkog aerokluba.

Krštenje Ljubljanskog avijona „Bloudek XV“

Oblastni odbor Aero-Kluba „Naša Krila“ v Ljubljani je izvedel svojo slavnost na bivšem vojaškim letališču v Siški kamor je bilo vabljenih poleg oficijelnih zastupnikov oblasti tudi veliko število ostalih javnih korporacij in društev ter klubov tako, da je imala prireditel velik propagandni značaj za našo domačo avijatiko.

Točno od 11 uri predpoldne 3. avgusta so prispele na letališče g.g. Ban dravske banovine ing. Dušan Sernec s spremstvom, Komandant Dravske Divizijske Oblasti, zastopan po Komandantu mesta gen. Popoviću in adjutantu kap. I. kl. Visjaku, župa mesta Ljubljane, zastopana po dr. Siko Euksu, Zveza industrijalcev, zastopana po g. Dragotinu Hribarju, Zveza rezervnih oficirjev zastopana po g. Milanu Sterlekarju, dalje gostje iz Novega Sada, zastopnik Komandanta Vazduhoplovstva g. kap. I. kl. Cenčić, pilot lovac iz Zagreba, gostje iz Zagreba,

zastopnik zagrebskega aerodroma ppuk. Filipović Pavle; predsednik Aero-Kluba industrijalec Milan Sessler in tajnik Lolić, zastopniki udruženja rezervnih avijatičarjev, zastopnik Aero-Kluba iz Sarajeva, tajnik Zovko, ter kot privatni vabljeni kap. Burkuž iz Zagreba, gđa Franja Tavčarjeva, dvorna

dama itd. Poleg navedenih je prisostvovalo svečanosti ne broj zastopnikov udruženj in klubov, tako da je bila slika priredbe nadvse svečana.

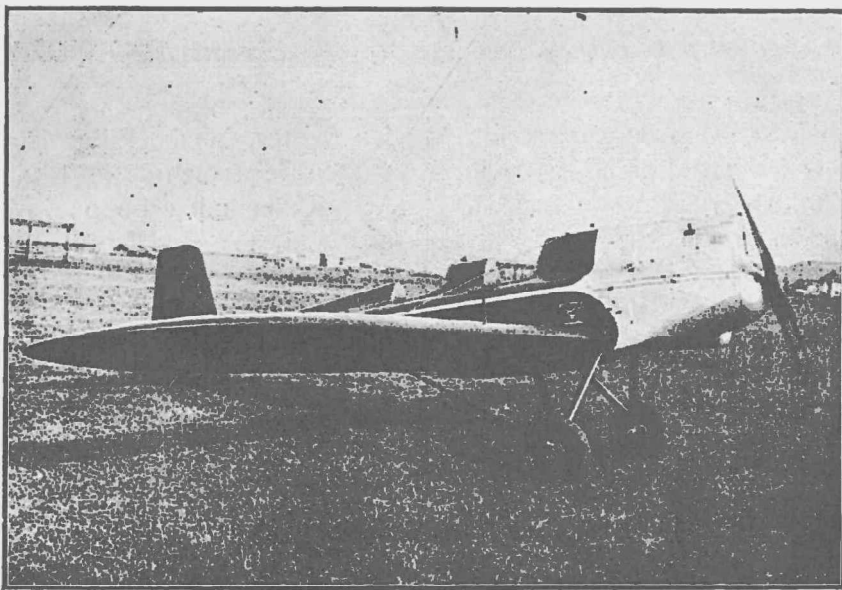
Odzval se je vabilu, da izvede krat osebno škof lju bljanski g. dr. Rozman Gregor ob asistenci g.g. kaplanov Jagodica in Merveca ter spirituala g. Koretića.

Mesto kumice je savzela soproga industrijalca v Ljubljani gospa Ksenija Hribarjeva.

Kmalu po 11 uri je otvoril slavnost predsednik Aero-Kluba ind. Rado Hribar ki je pozdravil predvsem vse navzoče zastopnike javnih korporacij, oblasti itd. nato pa v kratkih obrisih podal zgodovino gradnje letala.

„Pozimi leta 1928. je naš Aero-Klub skušal podvzeti inicijativo za konstrukcijo in gradnjo domačega letala. K razgovoru so se sestali ing. Stanko Bloudek, dr. Stane Rape in Gabriel Bodišek, kjer je padla odlo-

čitev. Ing. Bloudek je prevzel delo okoli konstrukcije letala in nadzorstvo nad gradnjo. dr. Rape se je pa odvezal preskrbeti sredstva in z njimi materijal za gradnjo. Ob tem času je izšel tudi poziv na internacionalno takmo po Evropi, tako da je bilo mogoče naše letalo prilagoditi vsem



Avijon Obl. Odbora u Ljubljani

najmodernejšim zahtevam letalske tehnike. Dne 11. junija 1929. je pričela gradnja. Trajala je celo leto. Zakasnitev je bila pred vsem v tem, ker je bilo treba zbirati materialna sredstva za gradnjo, poleg svega pa je povzročala teškoče naročitev material iz inozemstva kar se je pri posameznih delih zakasnilo za cele mesece. Temelje tej zbirki je položil bivši Oblastni odbor, ki je votiral svoto za nabavo motorja iz Anglije.

Misli, ki so v glavnem vodile Aero-Klub pri njegovem delu so bile v tem, da treba v Jugoslaviji položiti temelj nacionalni letalski industriji, ki bo nezavisna od inozemstva. Zavedali smo se sicer, da tega klub kot tak sam ne more doseči, smatrali pa smo za svojo dolžnost, da podamo inicijativo in k rešitvi teškega problema doprinesemo vsaj mal košček svojega dela.

Uveren sem, da je ta zadnji del naših teženj rešen a z novim današnjim slavlencem in da je nadaljni uspeh na tem polju mogoč ob čvrstem sodelovanju vseh odločujočih faktorjev v naši državi. Ako se nam je posrečilo doprinesiti, ta dokaz in z novim izdelkom kluba vzbuditi to prepričanje, mislim, da smo opravicili svoj korak in da smo se oddolžili naklonjenosti in podporam, s katerimi nam je javnost delo vobče omogočila.

„Domač um in domače roke so gradile in napravile to letalo in Cerkev moli, da bi Bog, gospodar nebes in zemlje, to letalo čuval in branil pred vsemi viharji in nevarnostmi. Ko se letalo dviga v zrak, prav tako najse srca nas vseh dvigajo visoko v nebo in k Bogu. Naj vodi letalce in pilote, ki bodo letalo vodili, izrek našega pokojnega letalca Šumana. Kako grde in malenkostne se mi zde človeške strasti, ko plavam na svojem ptiču pod sinjim nebom visoko nad zemljo; naj bo to letalo Materi Božji Loretanski, ki je posebna zščitnica letavcev. Da bi Bog vselej vse čuval. Letalo in tiste, ki bodo v njem plavali, nad našo ljubljeno domovino, v slavo njeno in čast božjo!“

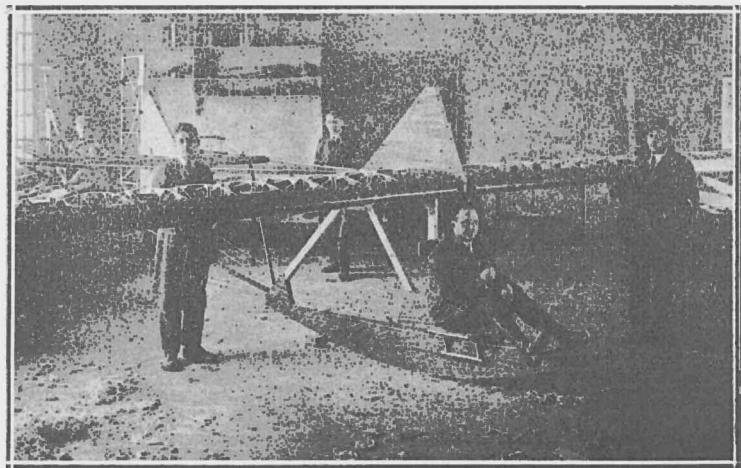
Nato je pristopila k letalu kumica gospa Ksenija Hribarjeva v barvah novega letala in krstila letalo s šampanjsko steklenko.

Pristopil je klubov potpredsednik ing. Zupančič in se v lepih besedah zahvalil kumici za izvršeni čin in obetal da bo novi ptič pod spretnim vodstvom pilota-prvaka Colnarja letal v čast kumici, v čast klubu in v obrambo in slavo velike Jugoslavije. Izročil ji je darilo Aero-kluba obenem z lepim sopkom rdečih rož.

Svoje pozdrave in čestitke so izrekli nato zastopnik Središnje uprave Aero-Kluba v Beogradu še g. ban ing. Du-



Avijon Sred. Uprave A. K. sa pilotima gg. dr. Mitrovičem i Striževskim



U radionici Obl. Odbora A. K. — Ljubljana

S tem novim letalom bo Aero-Klub mogel razširiti svoj delokrog. Organizirati bo treba aerodrome, stalne in zasilne, organizirati meteorološko službo in s tem stvarjati bistvene pogoje za letalstvo v naših krajih.

Nadejamo se, da bomo našli pri tem delu razumevanje in podporo vseh činiteljev, saj je razvoj letalstva tudi državna potreba in naša nacionalna dolžnost. S šolanjem novih mladih pilotov, bomo ustvarili četo navduženih letalcev ki bodo državi v slučaju potrebe na razpolago za obrambo naše zemlje in našega neba.

Novo letalo ima oficijalno ime „Bloudek XV“. Odbor Aero-Kluba v Ljubljani je ponovno premotriti vprašanje imena in prišel do zaključka, da je zanj najprimernejše ime, ki se ga je prijelo samo od početka gradnje in kakor so ga nazivali vsi, ki so imeli pri gradnji z njim kaj opravka. Ime „Lojze“ je izšlo iz družbe ing. Bloudka. In kakor se je ta „Lojze“ priljubil nam vsem tako upam, da se bo priljubil vsem in upam, da bomo na našega „Rdečega ptiča“ ko bo zastopal naše barve, ponosni vsi Ljubljančani, Slovenci, Jugoslovenci“

Po teh besedah predsednika Aero-Kluba je opravil škof dr. Rožman Gregor molitve nad letalom in ga blagoslovil, opravilo pa je zaključil z besedami:

šan Sernec, ppuk. Filipović, kap. Cencić in nešteta vrsta drugih. Zelja vseh se je izkristalizirala v tem, naj bo sreča Aero-Kluba tudi v bodoče naklonjena in naj se odziv javnosti, ki zna upoštevati požrtvovalno prizadevanjev prid klubu še stopnjuje.

S tem je bil oficijelni del blagostovitve in krsta zaključen. Oficijelni gostje so se podali v letalsko lopo kjer je bila prirejena mala zakuska, med tem pa je bilo novo letalo „Lojze“ pripravljeno na start.

Kljubu silnemu vetru, ki je v navzočih vzbujal odmev bojazni je mirno „Lojze“ v spretni roki Janho Colnarja zaplaval pod nebo in po par pozdravnih krogih gladko pristal pred zadivljeno množico, ki je vzklikala konstrukterju, letalu, pilotu in Aero-Klubu.

V spremstvu dveh letal, gosta iz Zagreba „Kraljevića Tomislava“ in stare „Ljubljanke“ ki se je ob strani mlajšega bratca kar pomladila, je bil „Lojze“ prepeljan v lopo in baš pravi čas zaključena prireditev, predno je še pričelo dehejve.

Prireditev je bila izvedena brezhibno točno po programu in je imela brezdvoma velik propagandni značaj in utis na javnost.

Буром побеђени дирижабл.

Пропаст R. 101.

Пошавши да веже Лондон са Карашијем, дирижабл R.101. разбио се о земљу код Бове-а и изгорео у пламену!... Четиридесет осам убијених, међу којима и Лорд Томсон, министар Ваздухопловства и сер Сефтон Бранкер, директор цивилне авијације.....

У ноћи између 4 и 5 октобра десила се једна од најстрашнијих драма у ваздуху, која је ожалостила не само Енглеze, него и ваздухопловство целог света. Највећи дирижабл света R. 101. који је пошао из Кардингтона (Енглеска) за Индију, срушио се, савладан буром, на француско шло, недалеко од Бове-а.

Огромни дирижабл је на мах експлодирало и запалио се, одвлачећи у страшну смрт две личности међу највишим у Британском Ваздухопловству, Лорда Томсона, министра Ваздуха и Сир Сефтона Бранкера, директора цивилне Авијације, као и мајора Колмора, директора службе за дирижабле, пуковника Ричмонда, помоћника шефа секције за усавршавање при Ваздухопловству, мајора Скота, помоћника у дирекцији Ваздухопловства и већину чланова посаде. Само је њих осморица избегло пожарау.

Сви они који се интересују за Ваздухопловство узели су учешћа у страшној несрећи, која је у црно завела толике часне енглеске породице.

И Југославија је са великим болом примили извештај о ужасној несрећи, која је задесила њену велику пријатељицу и савезницу Енглеску.

Сав прожеш овим болом, наш Аеро-Клуб приредио је помен изгинулим на дирижаблу R. 101. и изразио енглеском Ваздухопловству своје искрено саучешће.

Околности под којима се десила несрећа.

Већ пре дуже времена Енглези су нагостили да ће један од она два дирижабла, који су извршили своје прве пробе лањске године, летети за Индију. Одређен је био R. 101. Али су експерти после пробе још у октобру 1929 изјавили да је потребан још један простор и да би омотач требало заменити. Ти радови су убрзо и предузети. Крајем септембра месеца ове године R. 101. је био завршен и после пробног лета од шеснајест сати полетак је одређен за 4. октобар.

Тога дана у 19.37 ч. велики дирижабл напуштао је катарку за коју је био привезан у Кардингтону.

Њиме је заповедао поручник Ирвин а имао је са собом педесет четири особе. Четири официра: поручника Џонстона, извиђача; поручнике Агерстона и Стефа и метеорологу Циблерта. Дванаест путника: Лорда Томсона, Сер Сефтона Бранкера, мајора Фалстра, из аустралиског ваздухопловства; шефа експедиције О' Нела; мајора Колмора; потпуковника Ричмонда, вице директора техничке службе; мајора Скота, бившег заповедника дирижабла R. 34. који је први извршио прелет Северног дела Атланског Океана; шефа експедиције Роба; инжињера Лича; мајора Бишопа; инспектора Бешвилда и главног инспектора Бјука. Најзад овај број је био употпуњен са још тридесет седам људи посаде.

Сем тога, дирижабл је носио са собом двадесет пет тона уља за моторе, хране за четири дана и 2270 литара воде.

Нешто мало после свога поласка R. 101. је летео доста ниско над Лондоном, а затим је пикирао ка Ла Маншу. Први телеграми су јављали да ваздушни брод полагао плови, чак доста тешко, кроз јаку кишу и да ветар има тенденцију да се појача.

Пошто је прешао канал, R. 101. наишао је на обалу код Сен Кантена. Око 1 сата, нов телеграм је јавио да су путници легли, пошто су попустили последњу цигару. Све је добро било на лађи...

У 1 h и 40' дирижабл је ушао у зону пуну олује. Мало после 2 сата, он је летео над Бовеом, на врло малој висини и са слабом брзином због јачине ветра. Ужасан пљусак је падао тада, што је отежало апарат са још неколико тона. Дирижабл, силазећи још ниже,

неколико пута је врло опасно пикирао, али је успео да се одржи. Али, авај! огромна лађа је готово у исти мах била бачена на земљу, сручила се на један пошумљен брежуљак. Једна страшна експлозија... и неколико секунда доцније R. 101. је био само једна фантастична жеравица.

Са свих страна је дата узбуна. Помоћ се организовала. Са великом муком је извучено испод врелих рушевина четрдесет шест страшно унакажених лешева. Осам чланова посаде је спасено великим чудом. Ти који су избегли смрти били су: инжињер Лич, радио-телеграфиста Дислеј и механичари Савори, Кулс, Бинкс, Бел, Редклиф и Черч. Ова два последња су били врло тешко рањени и подлегли су ранама у болници у Бове-у.

Једна британска анкетна комисија је одмах авијоном дошла на место несреће. Све дотле се само предпостављало о узроцима несреће на R. 101... Неки су мислили да се гувернал за дубину преломио. Други су говорили да је дирижабл бачен на земљу услед јаких ветрова. Веровало се такође да R. 101. није био потпуно исправан. За време пробног лета, констатовано је испуштање гаса, што се на брзу руку поправило.

Најзад се говорило и о погрешном пилотирању.

Карактеристике R. 101.

Дирижабл R. 101. је конструисала Royal Airship Work из Кардингтона, по нацрту пуковника Ричмонда у сарадњи са г. Норт-ом, главним инжињером фабрике Бултон и Пол.

Капацитет R. 101. је 155.000 кубних метара, снага успињања је 169 тона, дужина 237 м., пречник је 40 м., целокупна висина је 42 метра.

Лађу су покретали пет мотора типа Бирдмор-Дизел, са тешким уљем са укупном снагом 3000 к. с. Два мотора су била смештена са десне стране лађе, два с леве стране, а један у центру на задњем делу.

Заповедничка кабина, обешена на предњем делу дирижабла, пружала је одличну видљивост.

Лежишта и салони за путнике и посаду били су смештени у самој унутрашњости лађе. Ово зато да би се постигла што већа пробојна снага.

После извршених измена у конструкцији, R. 101. је требао да лети максималном брзином од 130 км. на сат.

Може се тврдити без претеривања да је дирижабл коштао једно сто милиона франака.

Коментари који се намећу.

Пропаст R. 101. је страхан пораз за Енглеску, која је ставила себи у дужност да усаврши велике дирижабле који су били намењени да обезбеде редовну службу између Велике Британије и Доминиона. Нешто мало после рата, Енглези су се одлучно бацили у борбу за победу лакшег од ваздуха. Али су још код првих неуспеха напустили борбу. Тек када је видела да Немачка води своју политику дирижабла, Енглеска се решила да и она прионе на овај посао.

Тако је дошла конструкција два супер-дирижабла R. 100. који је у августу прелетео океан и R. 101. који је имао трагичан свршетак и лишио Енглеску њених најбољих техничара.

Изгледа да је после тако великог пораза спор о корисности и безбедности дирижабла окончан, бар у Енглеској, где један посланик, г. Кенворти проповеда надмоћност авијона са троструке тачке гледишта: војне, поморске и трговачке.

Проблем ће се за цело дискутовати на Царској Конференцији, где је г. Бенет, премијер Канаде, требао да поднесе план прекоокеанске службе између његове земље и Велике Британије.

Може се лако десити да би после Француске и Италије, Енглеска такође сасвим напустила политику дирижабла у корист авијона и хидроавијона.

Када се расмотри узбуђујући број катастрофа којим је обележен развитак лакшег од ваздуха, пита се како то да све оне земље које су се бавиле тим питањима нису се још раније одрекле тог решења освајања ваздуха.

Сви се још живо сећају трагичног свршетка R. 38. који

је експлодирао изнад Хела августа 1921, када је било четрдесет четири жртве. Затим, пропаст „Диксмуда“, кога је бура оборила близу сицилијанске обале када је педесет људи изгубило живот. Катастрофа „Италије“, на путу за Северни Пол, потврдила је мишљење да су дирижабли у опште осуђени на пропаст. Најзад, недавно је „Граф Цепелин“ једва избегао скоро сличном свршетку на југу Француске.

Многобројне катастрофе које су забележене у историји дирижабла, трагично потврђују слабост тих огромних ваздушних лађа. Мотори са експлозијом и водоником су две велике опасности, које изазивају тако

брзи пожар тих „лених цигара“. У R. 101. да би се избегла опасност запаљивости бензина стављени су мотори са тешким уљем које се не може запалити. Али је остао водоник. Он је био узрок смрти скоро свих путника. Да је апарат био напуњен хелијумом, он би и тада био уништен, али се не би запалио. Вероватно да би већина путника са R. 101. била спашена. На несрећу, хелијум је врло скуп и производи се само у Америци.

Тврди се да се у Сједињеним Државама извршио преокрет после катастрофе. Један дирижабл који би био покретан моторима са тешким уљем и напуњен хелијумом, да ли би могао да обезбеди редовну службу између континената, као што то неки тврде? Ми не верујемо! Јер ће дирижабл увек остати један инструмент којим ће се тешко руковати, недовољно брз и подложен томе да буде изложен бури и отежан снегом или водом која се накупи на његовом огромном омоту. А то је био случај са R. 101.

Пренос жртава у Енглеску.

Тек што се сазнала страшна вест, саучешће и многобројни изрази симпатије од стране свију земаља упућени су енглеском народу, тако тешко погођеном због губитка R. 101. Француски Министар Ваздуха г. Лоран Ејнак је лично одао жртвама последњу пошту од стране своје владе. Многобројне личности продефиловале су поред четрдесет и шест сандука смештених провизорно у Општини у Алону.

Испраћај тела се извршио 7 октобра у градској кући у Бовеу у присуству г.г. Тардје, председника Министарског Савета, Лоран Ејнака, Министра Ваздуха, пуковника Одибера, изасланика председника Републике, генерала Жоржа, изасланика Министра Војног, Лорда Тирела, амбасадора Велике Британије, генерала Салмона и Хотла као и многих других високих личности.

Четрдесет шест сандука је укрцано за Булоњ, где их

је примио контра-торпиљер „Tempenst“, који их је пренео у Енглеску.

Пренесена у Лондон, тела су смештена у мртвачници у Вестминстеру.

У петак 9. октобра сандуци прекривени заставама били су изложени у Вестминстер Холу.

Опела у катедралама Сен Пола и Вестминстера.

Одржано је опело у катедрали Св. Павла. Галски принц је представљао Краља. Међу присутнима су примећени г. Рамсеј Мак Доналд, председник Министар-



Дирижабл R. 101.

ског Савета; г. Балдвин, лондонски лорд-мер, г. Лоран Ејнак, француски Министар Ваздуха, генерал ван Кром-бурж, директор цивилног белгиског ваздухопловства, г. Балбо, италијански Министар Ваздуха и др.

Били су такође присутни чланови владе, делегације Царске Конференције, дипломатски кор, адмиралитет итд. У исто време је одржано опело и у Вестминстерској катедрали за четири католика који су пали као жртве катастрофе.

Погреб.

Погреб је био 11 октобра. Четрдесет шест сандука којима су се придружили још два, у којима су била тела тешко рањених механичара који су подлегли ранама, ношени на лафетима, прошли су кроз улице Лондона у правцу Естонске станице. Целим путем спроводу прилазила је маса света.

Све жртве су покопане у Кардингтону у општу гробницу. Један одред војника је одао последњу пошту. Трубе су засвирале „Последње збогом“ а одговорено је са „Буђењем“.

Лорд Томсон.

Министар Британског Ваздухопловства је био врло познат у иностранству, нарочито у Француској, где је често одлазио.

Он је припадао војничкој породици. Његов отац је био генерал-мајор Кристифор Бирдвуд.

Рођен 11 априла 1875, био је ђак Војне Академије у Вулдвичу; учествовао је у борби код Машонеленда 1896 г., после чега је похађао ратну школу од 1902 до 1905. Пошто је завршио Генералштабну школу, он је пратио Балкански рат као преставник Британског министра војног.

У почетку великог рата он је био придодат главном Генералштабу енглеском, затим је послат у Румунију (1915—1916), где је био наименован за шефа британске мисије; 1917 год. постао је шеф британске мисије у Палестини.

1918 и 1919 био је члан Међусавезничког Ратног Савета, одакле се повукао 1920 у знак протеста против савезничке интервенције у Русији. Тада је био бригадни генерал. Потом је пришао радничкој партији и био је члан анкетне комисије коју је ова партија послала у Ирску и Рур. Он је тада посетио и Совјетску Русију. 1922 и 1923 се кандидовао на изборима, али није био изабран.

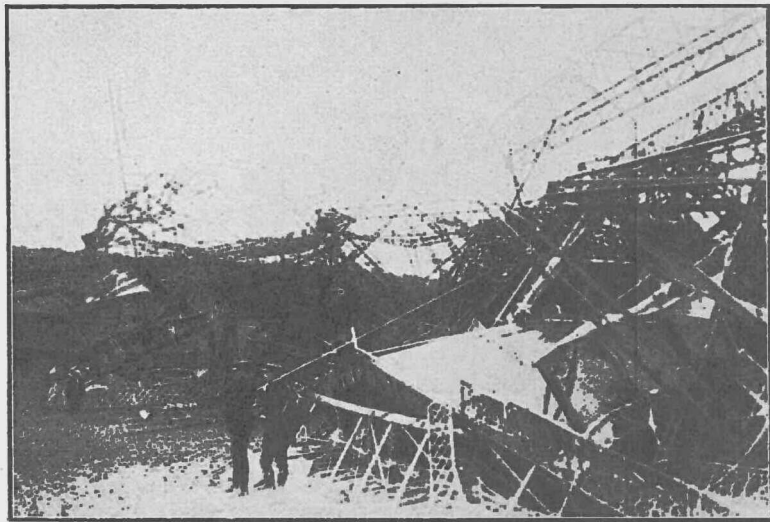
Г. Мак Доналд му је поверио портфељ министра

ваздухопловства у првој влади радничкој и почаствовао га је титулом Лорда.

Сер Сефтон Бранкер.

Вице-маршал у Ваздухопловству, Сер Сефтон Бранкер је био један од најлепших фигура у енглеској авијацији.

Родио се 1877 у аристократској породици. Војничко васпитање је добио у Вулдвичу, учествовао је у јужно-америчком рату и био рањен. Од 1903 до 1912 заузимао је разне положаје у индиском генералштабу, а први пут је као извиђач летео крајем 1916 год. Аташиран у War Office-у 1913 он је идуће године био преведен у ваздухопловно одељење (1914—15), затим у



Остатци дирижабла R. 101.

управу за организацију ваздухопловства (1916—17).

Крајем 1917 он је био заповедник Royal Fluiг Corp-a на Истоку.

Генерал-мајор у ваздухопловству јануара 1918, генерални инспектор посаде и особља до краја рата, он се из војске повукао 1919, да би се сав посветио цивилној авијацији.

Представник Велике Британије у Међународној Комисији за ваздухопловну пловидбу, претседник Спортског Комитета Енглеског Краљевског Аеро-Клуба, он је 1924 год. био наименован за вице-маршала Ваздухопловства.

Са Сер Сефтоном Бранкером ишчекао је један велики пионир светске трговачке авијације.

Још једна лепа победа крила.

Значајан подвиг Мис Еми Џонсон.

Бивша дактилографкиња, скромна и повучена, Мис Еми Џонсон је у једном замаху прокрчила себи пут до велике славе. „Енглески Линдберг“ како је већ називају с оне стране канала, ова млада енглескиња летела је сама на једном малом авијону од Енглеске до Аустралије, чиме је тукла рекорд и доказала, после многих скромнијих покушаја, способност жене за авијацију.

Енглези се с правом поносе својом младом земљакињом Мис Еми Џонсон, која је летела, под доста тешким околностима, од Кројдона до Аустралије.

Новине целог света су се заинтересовале за лет

младе мис из Јоркшајра, која је на путу Кројдон—Аустралија потукла за два дана рекорд Берт Хинклера.

Пошла је 5. маја са Кројдона на Мот Жипси-у и истог дана је летела до Беча. У уторак 6. маја она је

без етапа прелетела раздаљину између Беча и Цариграда. У среду, 7. маја, под врло неповољним околностима, она је пошла, али је морала да се спусти у Алепу.

Између Алепа и Багдада следећег дана наишла је на „самум“ и била је принуђена да атерира док се не



Лорд Томсон

стиша бура. За време од два сата које је провела у пустињи, морала је да нагомила око точкова авијона сандучиће од челика, да би спречила превртање авијона.

Најзад је могла да деколира и да дође до Багдада, где је се одморилa од својих узбуђења.

У петак, 9. маја, летела је до Бендер Абаса, а у суботу је стигла у Караши. Рекорд Берт Хинклера је у велико био потучен.

Мис Џонсон је сада продужила своје путовање, непрекидано каткад драматичним перипетијама, да би стигла у Аустралију после многих кварa на авијону.

Морамо се дивити храбрости и енергији те младе девојке, која се борила са хладноћом, кишом, ветром и буром, и то на путу од више хиљада километара.

Навешћемо овде у кратко један интервју Мис Џонсон, који је изашао у једном лондонском листу.

„Напустила сам Рангун под једном страховитом кишом. И тек што сам се нашла у ваздуху, а већ нисам могла да видим аеродром. Нисам чак могла ни мојим обожаваоцима да кажем уобичајено збогом. Нисам ни знала где се налазим“.

„Обишла сам Рт Мартабан, који је озлоглашен од

пилота. У ствари, видљивост је била ништавна и ја сам изгубила пола сата тражећи Мулмен. Међутим, нисам била далеко. Тада сам се попела на 3000 м. Та висина је свакако била опасна због планина, више којих је требало летети. Шта више, и мотор ми је рђаво функционисао кад сам била на 3300 м. Ово је било још опасније него ли наићи на какву планину. Затворила сам очи и препустила се судбини. Кад год би видела да се негде разведрило, силазила бих, али је још увек било пуно планина.

Најзад, на моје велико задовољство, спасила сам један простор без облака, спустих се вертикално и опазих једну реку. Али то је био Гоен који се улива у море близу Мулмена, и са ужасом констатових, да још нисам прелетела планине, него да се налазим са супротне стране. Поново се дакле попех на 3000 м. кроз кишу.

Облаци су ме са свих страна опколили, и то јаче, него ли лондонске магле. Летела сам право пред собом, надајући се да ћу, као какав слепи миш, ипак стићи на мету. И тако сам за време од три дуга сата летела изнад планина. Али ме више није било страх. Затим сам се нашла изнад врло пространих равница, али сам изгубила пут и ништа ме друго није могло да води, осим бусоле и мога инстинкта.

Спазила сам једну жељезничку пругу, затим канале. Дакле, нисам била далеко од Бангкока, где сам могла да се спустим. Једно хиљаду Сиамца ме је чекало. Било је пуно одличних механичара, али ни они не би били у стању да оправе мој мотор.

Болела ме је глава. Била сем срећна што могу да се одморим после једног кошмара који је трајао осам стотина километара, путовање за које је требало шест часова лета, а које је трајало девет.

Напустила сам Бангкок у суботу у 6.15 из јутра, али сам имала лепо време тек око 6.30. На 320 км. од престонице Сиам, изненадила ме је бура, из које сам се исплела тек на 80 км. од Сингаре.

Ухватила сам се у коштац и са мусоном. Киша је била направила један готово непробојан застор и ја сам била као слепа, а међутим сам била приморана да држим главу напоље, јер сам ишла обалом и нисам хтела да изгубим ни мало од њене конфигурације.

Тако сам путовала пет сати. Најзад је киша престала: ја сам била у Сингари. Али је већ било доцкан да продужим пут у Сингапур“.

При повратку у отаџбину, Мис Еми Џонсон атерирала је и на аеродрому Београд, поздрављена од наших авијатичара и љубитеља авијације.

Љупка и још збуњена својим неочекиваним успехом, она је, у то верујемо, успела да код наших дама пробуди жељу за сличним авантурама, смелим и отменим у борби са опасношћу и непредвиђеним.

Један леп успех шпанских авијатичара.

Авијатичари Хаја и Родригез шуку рекорд брзине на раздаљини од 5000 км. са 500 кг. товара, летећи 25 часова без прекида.

Шпански авијатичари Хаја и Родригез потукли су светски рекорд у затвореном кругу са корисним товаром од 500 кг. на 5000 км.

Остварена просечна брзина била је 204 км. на сат.

Лет је изведен на једном Бреге-у 19 са мотором Хиспано-Суица. Ову лепу машину је конструисала шпанљолска фирма С. А. С. А. по лисансу, а истог је типа

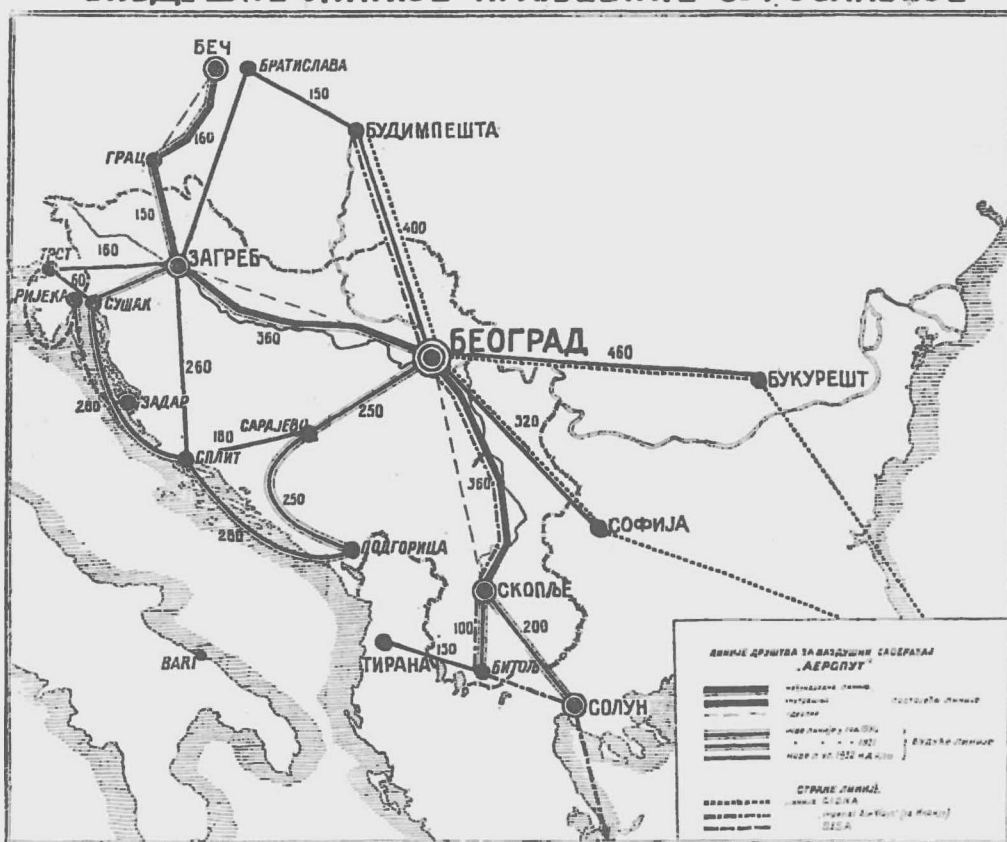
као и „Знак питања“ са неким мањим изменама, нарочито што се тиче пилотског места, које је у овом случају било снабдевано свим могућим комфором.

Овај рекорд је значајан, пошто је потукао рекорд кога су француски авијатичари Жирие и Вајс постигли на 5000 км., али без товара.

вом, којим би се друштву загарантовала потребна помоћ у новцу и натури.

До закључења овог уговора није дошло ни брзо ни лако; чињене су многобројне интервенције код свију Министарстава од стране многих наших истакнутих грађана и политичара да се што пре дође до овога уговора. Месеци су пролазили и дошао је већ и крај 1926. године а уговор још није био закључен. Почетком јануара 1927. године представници Средишње Управе Аеро-Клуба г.г. Војин Ђуричић, генерал Душан Цветковић и Светислав Хођера замолили су приликом једне аудјенције и Њ. К. В. Принца Павла да се заинтересује за закључење овог уговора. Тако се најзад дошло до тако давно очекиваног уговора, после пуних девет месеци преговарања, 25. јануара 1927. године. У том уговору у чл. 3. стипулише се да ће се линија Београд—Загреб пустити у саобраћај шест месеци од дана потписа уговора. Мало је чудновато што су потписивачи уговора пристали на овакав кратак рок, у толико пре, што су

ВАЗДУШНЕ ЛИНИЈЕ КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ



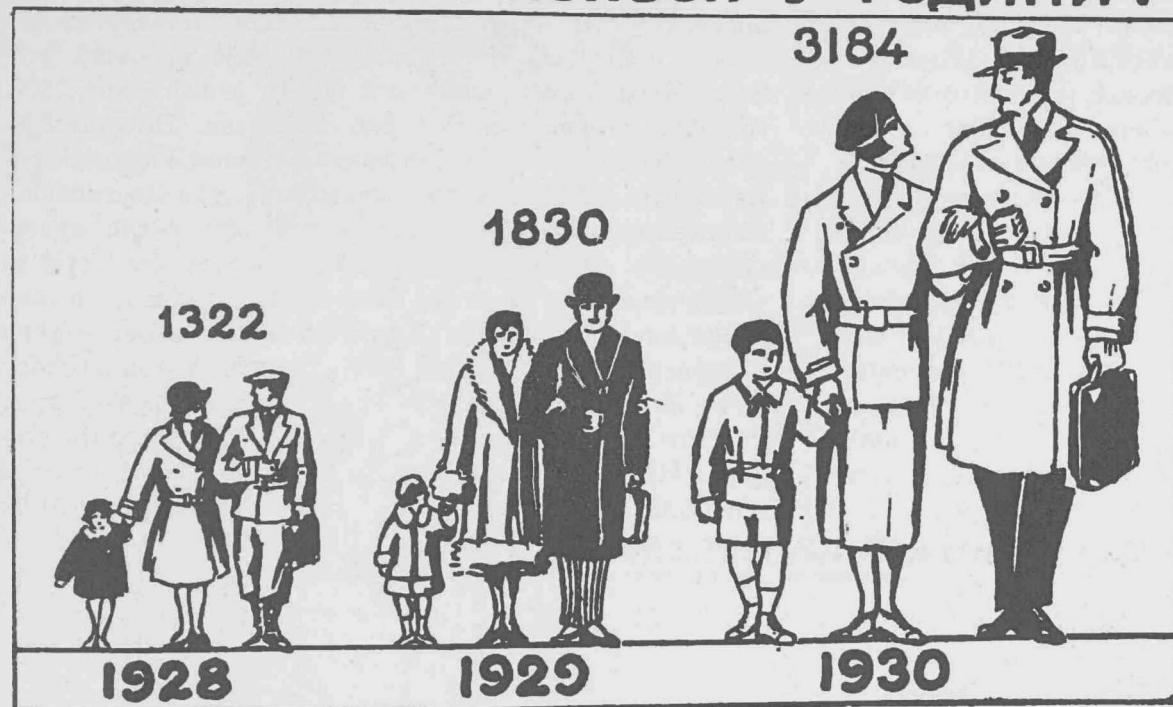
имали искуство да су само преговори за закључење уговора трајали 9 месеци, а сад је требало за 6 месеци извршити упис акција, основати друштво и набавити потребан летећи материјал и летеће особље. Свако, који добро познаје како тече оснивање једног акционарског друштва, а нарочито ако се претендује, да акционари треба да буду из целе земље и из свих друштвених слојева, зна, да је само за оснивање друштва овај рок и сувише кратак. Закон о акционарским друштвима предвиђа рок од годину дана за све претходне радове око оснивања т. ј. од дана потврђивања правила до извршене протоколације код Суда. Друштво за Ваздушни Саобраћај требало је у року од шест месеци да упише 24.000 акција и да набави авијоне, чија изrada само траје 4-6 месеци. Истина је, да су правила друштвена била одобрена 13. марта 1926. године и да је рад око уписа акција требао да се заврши до краја фебруара 1927. године, али, као што смо раније напоменули, докле

Одмах по одобрењу приступило се уписивању акција. Извршена је потребна публикација и реклама али је уписивање ишло врло тешко, управо толико тешко да се видело, да је сваки даљи рад на уписивању бесциљан, ако се претходно не закључи уговор са држа-

год уговор није био закључен са државом, упис акција је текао и сувише споро, по готову није га ни било. На седници од 19. фебруара 1927. године, претседник оснивачког одбора г. Карамата извештава чланове —

6.544 акција, али новац није био приспео. На дан 27. маја 1927. год., дакле уместо 24.000 акција било је уписано 31.672, а данас кад ове редове пишемо уписано је укупно 36.000 акција, што претставља капитал од 9.000.000.— динара.

БРОЈ ПУТНИКА ИЗНОСИ У ГОДИНИ :



Претходни збор акционара одржан је 29. маја 1927. год. На њему су донете неке измене у правилима, која су одобрена од стране Министарства Трговине и Индустрије и 17. јуна исте године извршена је протоколација друштва код Београдског Трговачког Суда, те од тог дана Друштво правно постоји.

Друштво Аеропут отпочело је рад фебруара 1928. год. успостављајући ваздушни саобраћај између Београда и Загреба, два најважнија економска центра наше Краљевине. 1929. год. отворене су нове линије Београд—Скопље и Београд—Беч а 1930. год. авијони Аеропута саобраћали

су на линијама:

Београд—Загреб—Грац—Беч
 „ Скопље—Солун
 „ Сарајево—Подгорица и
 Загреб—Сушак

као што се то види из записника са те седнице — да је до тога датума уписано свега 1500 акција. Дакле, готово годину дана по одобрењу правила био је уписан само један шеснајести део акција. Све ово није давало много наде, да ће се извршити само упис акција до 25. јула исте године, а камо ли да до тога датума отпочне саобраћај на линији Београд—Загреб.

Међутим, у међувремену десио се догађај, који је поред закљученог уговора са државом много допринео да се упис брзо изврши. То је лет Сондермајера и Бајдака у Индију, који је одушевио цео наш народ. Уписивање акција нагло расте и преко очекивања оснивача за непуна 3 месеца уписано је преко 30.000 акција. Из записника одржаних седница оснивачког одбора види се како је уписивање из дана у дан расло; тако је било уписано на дан:

19. фебруара 1927. године укупно 1500 акција

29. марта 1927. године укупно 2500 акција

19. априла 1927. године укупно 5292 акција

21. априла—8. маја лет у Индију.

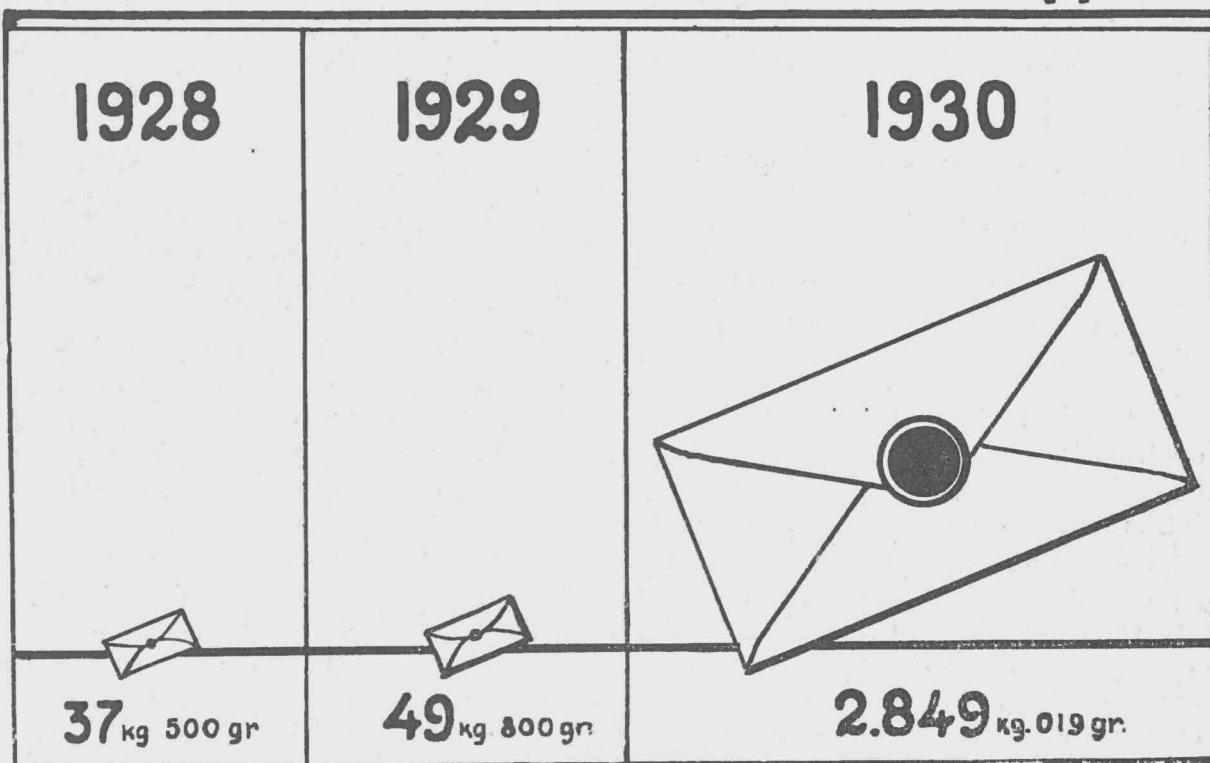
5. маја 1927. године укупно 17000 акција

24. „ „ „ 22899 „

27. „ „ „ 25128 „

а тога датума било је авизирано, да је уписано још

ПОШТАНСКИ ПРОМЕТ ИЗНОСИ У ГОДИНИ



У току трогодишњег рада Аеропут је дао веома лепе резултате што се најбоље може илустровати следећим статистичким подацима:

Сервис Аеропута

	1928		1929		1930	
Број путника	1322		1830		2317	
Кгр. робе	2530.865		4194.200		13975.990	
„ пртљага	7010. —		12575.550		18148.200	
„ поште	37.500	9578.365	49.802	16819.552	1135.361	23260.551
Број летова						
извршених редовних	400		503		574	
„ нередовних	11	411	7	510	6	580
Број часова						
Извршених редовних	947.05'		1215.35'		1794.35'	
„ нередовних	16.10'		17.45'		14.50'	
Отпочетих а недовршених	2.10'	965.25'		1233.20'	5.25'	1814.50'
Број километара						
Извршених редовних	146000		189460		279408	
„ нередовних	2460		2960		2120	
Отпочетих а недовршених	380	148840		192420	975	282503

Сигурност и правилност ваздушног саобраћаја на линијама Аеропута запажени су у целом свету као ре-
дак пример постигнуте безбедности овог најновијег сао-
браћајног средства.

Оваквим резултатима наше национално Друштво
Аеропут ушло је у број оних светских друштава за Ваз-
душни Саобраћај која имају све услове да у дефини-
тивном освајању ваздуха играју улогу првога реда.

Војни обзир и ваздушни саобраћај.

Ваздушни саобраћај има свој економско-културни
и свој војни значај.

Нарочито је важно не губити из вида овај последњи.
Данас је свима познато да се саобраћајни аероплани
могу лако и брзо претворити у ратне машине. У кате-
горији веленосача ми имамо данас трговачке авијоне,
који надмашују све данашње војне машине за бомбар-
довање.

Осим летећег материјала саобраћајне организације
располажу првокласним летећим особљем, извежбаним
за далеке летове под најтежим околностима и прво-
класним техничким особљем.

Читава оваква организација са својим радионицама,
ангарима и осталим, која претставља једну независну
летећу целину, на дан мобилизације прелази у војне
руке и постаје ратна организација од непосредног и
јаког ефекта. Та је организацији тако солидна, да она
може служити као кадар и основица за увођење и раз-
вијање осталих резерви слабијег квалитета.

*Субвенција која се даје ваздухопловним друштвима
није према томе изгубљена за војну одбрану. Та заблуда
међушим постоји и њу треба разбити.*

Напротив, водећи само рачуна о типовима аеро-
плана и о могућности њихове трансформације у ратне
аероплане, држава, дајући субвенцију за саобраћај, одр-
жава на један економичан начин своју ваздушну ратну
резерву.

Ма колико вазд. саобраћај био још мало приносан,
он ипак привређује, летови његовог саобраћајног апа-

рата наплаћују се, саобраћајне аероплане набавља при-
ватан капитал што све није случај у војној авијацији,
где се многобројни аероплани набављају и одржавају из
буџета и где се многобројни летови врше без икаквог
привређивања.

Саобраћајна авијација једном речи претставља нај-
рационалнији и најјевтинији начин одржавања једне са-
вршене и моћне резерве за случај рата.

Економски обзир.

Висока цена авијона, његов релативни кратак век и
слаба носивост према употребљеној снази, чине летење
врло скупим.

Коштање лета по 1 км. једног авијона, који може
понети око пола тоне корисног товара, креће се према
врсти аероплана између 25—35 дин.

У оваквој ситуацији ваздушне компаније, поред
све стварне користи које авијон ствара публици, над-
машујући далеко сва остала саобр. средства *брзином*
транспортовања, не могу натурирати публици тарифе, које
одговарају стварним трошковима, јер би те тарифе биле
сувише високе. Отуд дефицит, који се појављује у свим
предузећима ове врсте.

Техника међутим напредује сваким даном. Капаци-
тет, дуготрајност, ефект материјала расте можда споро
али постојано и *ми очигледно идемо и апсолутној без-*
бедности и рентабилности вазд. саобраћаја. Од највећег
значаја у том прогресу биће употреба тешке нафте и
могућност ноћног летења и летења по магли.

Тај ће се прогрес постићи само радом, јер тех-
ника иде за захтевима и искуствима практичног живота.

Због тога је цео културни свет солидарно прегато
свим силама да заједнички преброди ову критичну фазу
па да се извојује дефинитивно највећа и најдрагоценија
победа коју је икад човек одржао над природом.

Све државе допуњују субвенцијама дефиците при-
ватних компанија, што овима допушта да трају и нај-
већу пажњу да поклањају сталном усавршавању целог
саобраћајног система.

Данас се могу поставити следећа основна начела при спровођењу ваздушног саобраћаја у једној земљи:

1.) Пре свега тражити безбедност, јер се њом стиче поверење публике.

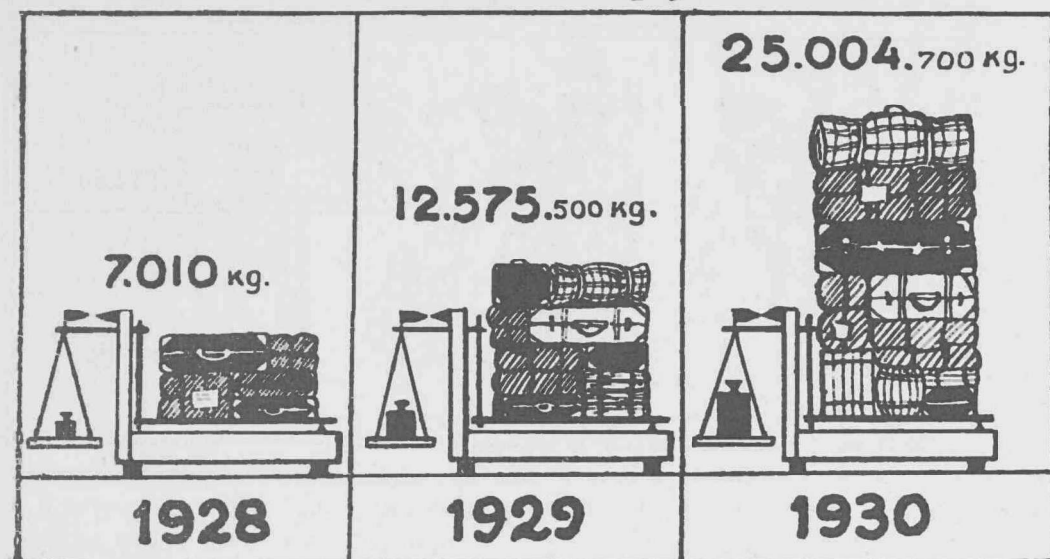
2. Обарати тарифе догод авијони не буду пуни путника и робе.

3.) Утврдити програм рада тако да обрт према капиталу буде бар 2:1 и да сваки аероплан лети годишње око 100.000 км.

гућно с обзиром на терен и атмосферске прилике — да се лети преко целе године и то дању и ноћу. (Резолуција Друштва Народа од 8. јула 1930. год.)

Избор линија је врло добар. Поједине важне области, досад са врло рђавим комуникацијама, приближене су на 3—4 ч. лета. Вежни центри: Београд, Загреб, Скопље, Сарајево, Подгорица, показују највећи интерес за вазд. саобраћај. Организовањем линије Солун—Београд—Беч остварена је једна линија од великог међународног значаја.

КОЛИЧИНА ПРЕНЕШЕНИХ ПРТЉАГА И РОБЕ У ГОДИНИ:



Поједине линије (Сарајево—Подгорица, Загреб—Сушак) спадају у ред најтежих европских линија. Њима се мора посветити нарочита пажња (специјални апарати, савршена метеоролошка служба, организација помоћних терена и т. сл.).

Избор материјала био је добар. Нарочито је значајна ниска цена овог материјала, који је у својој трогодишњој служби дао најбоље резултате.

Једино је одсуство утврђеног програма најтеже досад погађало наше друштво; њему је тиме јако отежаван рад баш у најкритичнијим моментима самога почетка.

Имајући све ове чињенице у виду, „Аеропут“ је учинио предлог држави за програм рада у току будућих неколико година.

4.) Не смањивати интензитет саобраћаја ради проширења мреже.

5.) Учинити паметан избор линија, при чему имати у виду:

а) добит у времену и односу на постојеће комуникације,

б) привредни и културни значај центара који се везују,

в) природу надлетаног терена, од чега у великој мери зависи безбедност и правилност саобраћаја и

г) политичке обзире.

6) Имати један утврђен програм рада са обезбеђеним кредитима за субвенцију за дужи низ година, јер без тога није могућно спровести солидну организацију.

Наше друштво у свом трогодишњем раду није се огрестило о начела безбедности, постигавши 100% сигурност.

У својој тарифској политици оно је ишло дотле, да су тарифе вазд. саобраћаја на појединим линијама ниже од II. класе железницом.

Његов обрт, међутим, био је увек врло мали према капиталу. Према свом

капиталу од 9 милиона „Аеропут“ треба да има посао од најмање до 18.000.000. До данас, тај посао једва ако је пребацио 6.000.000 дин.

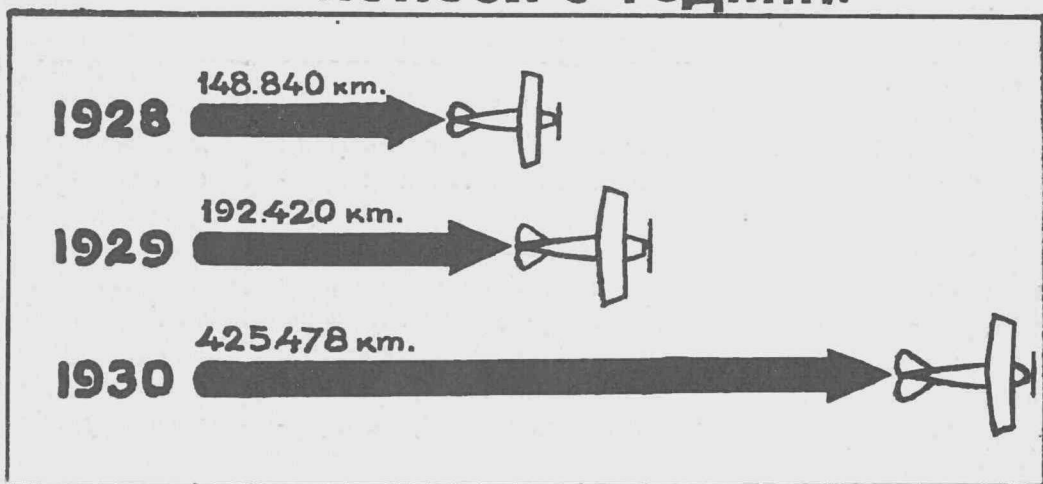
Режија би могла бити знатно мања када би се повећао интензитет на линијама. Ми имамо линије на којима се врши годишње свега 100 пачак и 60 летова. Интензитет не сме бити мањи од 200 у години. Нормалан је интензитет 400 летова.

Треба тежити томе — на линијама где је то мо-

Спровођењем овог програма, наш ваздушни саобраћај достигао би потребан рентабилитет и саобраћајни ефект, од кога би земља видела више користи. Његов капацитет одговарао би онда потребама и размерама наше отаџбине.

Управа Друштва за Ваздушни Саобраћај А. Д.
Претседник г. Др. Драгољуб Новаковић, директор
Н. Банке у пензији; п.претседник г. Драгиша Матејић,

БРОЈ ПРЕЛЕТЕНИХ КИЛОМЕТРА ИЗНОСИ У ГОДИНИ:



индустријалац; директор г. Тадија Сондермајер, инжињер.

Извршни Одбор:

Г.г. Дамњан Влајић, пуковник у пензији; Рудолф Пилц, директор Франц. Српске Банке; Богољуб Јовановић, адвокат; Милорад Јефремовић, виши чиновник Привилеговане Агр. Банке; Миодраг Пауновић, трговац.

Заменици:

Г.г. Др. Никола Никић, министар у пензији; Лазар

Сладековић, инспектор Министарства Пољопривреде у пензији; Војислав Павловић, адвокат.

Чланови Управног Одбора:

Г.г. Милисав Дојчиновић, адвокат; Танасије Здравковић, гвожђарски трговац; Љуба Михајловић, министар у пензији; Драгомир Ракић, директор Југослов. Кред. Завода; Светислав Стајевић, пуковник у пензији; Др. Славко Шећеров, члан Законодавног Савета; Анта Радојевић, министар на располож.; Радмило Лукић, пуковник у пензији; Петар Теслић, индустријалац; Војин Петровић, шеф Техничког Одел. Хипот. Банке.

Чланови Надзорног Одбора:

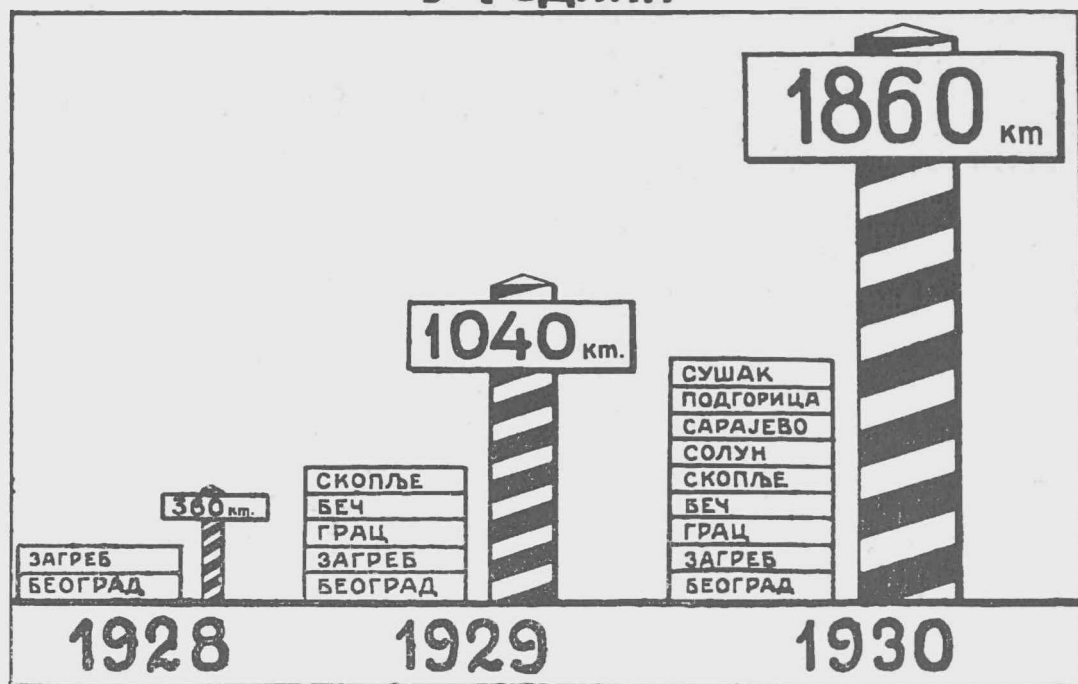
Претседник г. Светислав Јелић, директор Извозне Банке; п.претседник г. Јован Шрепловић, прокуриса Јадранско-Подунавске Банке.

Чланови:

Г.г. Ђуро Јосифовић, генерал у пензији; Димитрије Богојевић, директор Београдске Трговачке Банке; Солмон Кoen, трговац; Влада Симић,

адвокат; Драгољуб Т. Штерић, индустријалац; Инж. Миодраг Обреновић, члан Управе Техн. Банке; Милорад Илић, инспектор Народне Банке.

ДУЖИНА МРЕЖЕ И БРОЈ СТАНИЦА ИЗНОСИ У ГОДИНИ



Medjunarodno Društvo za Vazdušni Saobraćaj „Cidna“.

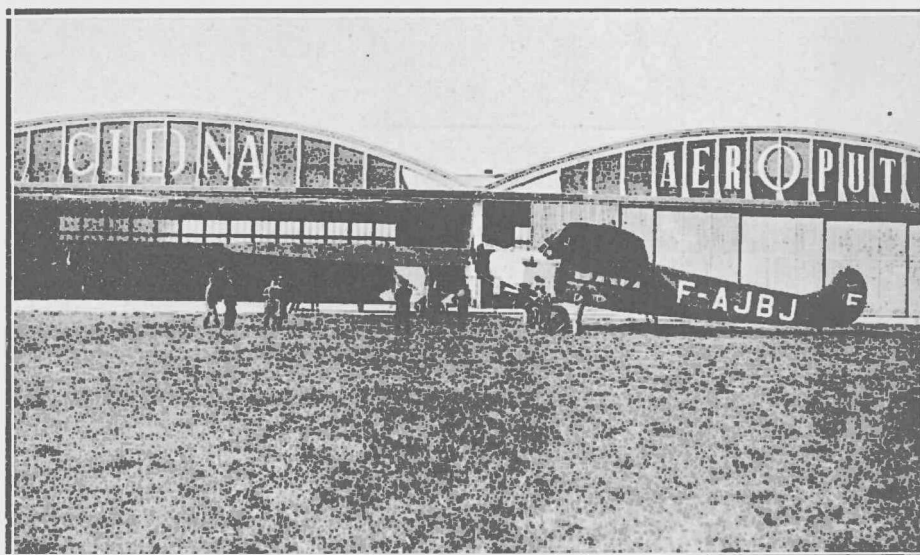
U ovoj godini društvo „Cidna“ navršuje 10-godišnjicu svoje delatnosti. Otvaranje jedne medjunarodne vazduhoplovne linije u 1920. godini, u posleratno nesredjeno doba, kad duh Lokarna i Kelogovog Pakta još nije bio zavladao između naroda — nailazilo je na ogromne kako administrativne tako i političke teškoće, jer prvih posleratnih godina trgovačka avijacija još nije imala praktičnu primenu u medjunarodnom saobraćaju. — Po ceni ogromnih izdataka i napora, društvo je ipak uspelo da preda javnom saobraćaju liniju Pariz — Štrasburg—Prag, a u godini 1922-23-24. otvaraju se društvene agencije u Varšavi, Beču, Budimpešti, Beogradu, Bukureštu i Carigradu. — Sa razloga političke prirode, „Cidna“ je bila prinudjena da napusti u 1925. godini itinerer Pariz—Štrasburg—Prag i preduzima letenje na istoj liniji preko Švajcarske, gde je društvo uspelo uprkos svim teškoćama, sa kojim je skopčano letenje preko Alpi, da vrši i dalje redovan svakodnevni saobraćaj. I tek posle potpisivanja francusko-nemačkog sporazuma o vazdušnoj plovitbi — „Cidna“ utvrđuje definitivno svoj itinerer Paris—Štrasburg

— Prag preko Nemačke sa spuštanjem u Nirnbergu.

U godini 1927. otvara se aerodrom za potrebe trgovačke avijacije u Sofiji i na taj način naša prestonica postaje središte vazdušnih saobraćajnih puteva na Balkanu. Avijoni društva „Cidna“ polaze iz Beograda za Sofiju, Bu-

kurešt i Budimpeštu.

— Sve do otvaranja linije domaćeg društva „Aeropot“ A. D., čiji je itinerer Beograd — Zagreb—Beč t. j. do 1929. god. „Cidna“ je bilo jedino društvo, koje je održavalo stalan i redovan saobraćaj između Beograda i ostalih evropskih prestonica. Prvih godina svoje delatnosti u Jugoslaviji društvo je imalo svoj aerodrom u Pančevu, jer naša prestonica još nije imala svoj aerodrom u neposrednoj blizini, što



Aerodrom „Beograd“

je u mnogome otežavalo redovan vazdušni saobraćaj. — Zauzimanjem merodavnih faktora, koji su pridavali ogromnu važnost trgovačkoj avijaciji, otvara se medjunarodni aerodrom „Beograd“ na Bežanijskoj kosi, gde se podižu veliki hangari sa svim modernim instalacijama i državne zgrade po uzoru na moderna vazdušna pristaništa kao što je Croydon u Londonu, Le Bourget u Parizu, za potrebe svih

nadleštava na aerodromu i to: pošta i telegraf, kancelarije državnog delegata (nadzornog organa Komande Vazduhoplovstva, pod čijom se upravom nalazi trgovačka avijacija), komesarijat policije, carinarnica i t. d.

Shvatanje važnosti vazdušnog saobraćaja od strane nadležnih vlasti vidi se i iz toga, da su formalnosti oko viziranja pasoša za putnike kao i carinski postupak u mnogome uprošćeni, što u velikoj meri olakšava avijonski saobraćaj.

Nagli napredak i razvoj tehnike uopšte, a Aerotehnike napose uticao je i na avijonski saobraćaj. Brzina i sigurnost pri putovanju, to su bili najvažniji problemi vazdušnog saobraćaja. Poslednja usavršavanja na polju aerotehnike omogućili su najbržu vezu između najudaljenijih mesta i u 1930. godini avijoni „Cidne“ „Flèche d'Orient“ stižu iz Pariza u Beograd u toku dana pri primernom regularitetu letenja, koji je bio postignut uvođenjem novih moćnih motora. Na svakom avijonu montirane su radio stanice, koje su u stalnoj vezi sa aerodromima i na taj način avijon ima mogućnost da dobije sve neophodne meteorološke podatke za vreme leta. Za noćna letenja smešteni

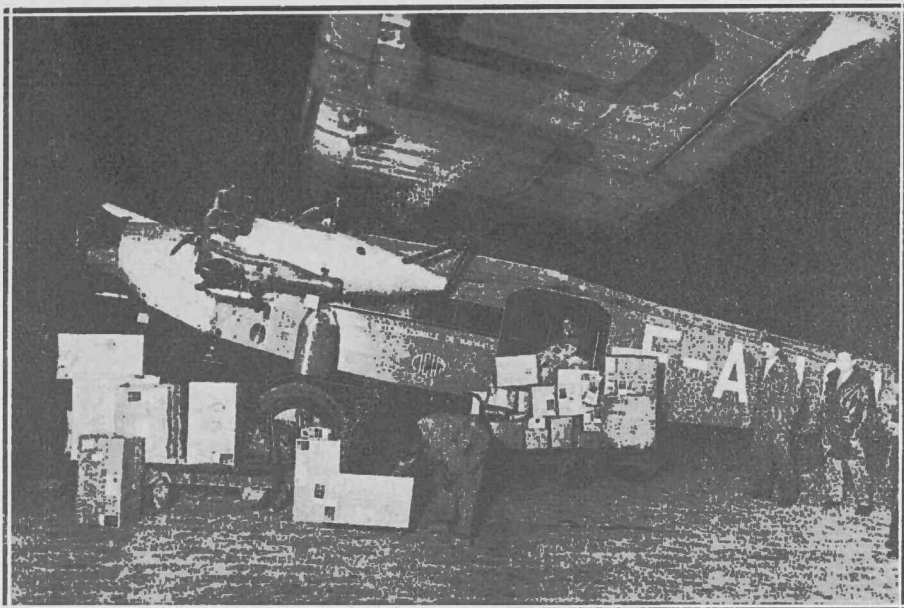
su svetionici na odstojanju 20—25 km. U Jugoslaviji preduzeti su pripremni radovi za osvetljavanje itinerera Budimpešta — Beograd i Beograd — Bukurešt i svaki avijon za noćna letenja raspolaže sa instalacijama za osvetljavanje terena, što mu omogućava spuštanje sopstvenim sredstvima i van aerodroma.

Program rada društva „Cidna“ za 1931. predviđa značajno proširenje saobraćajne mreže:

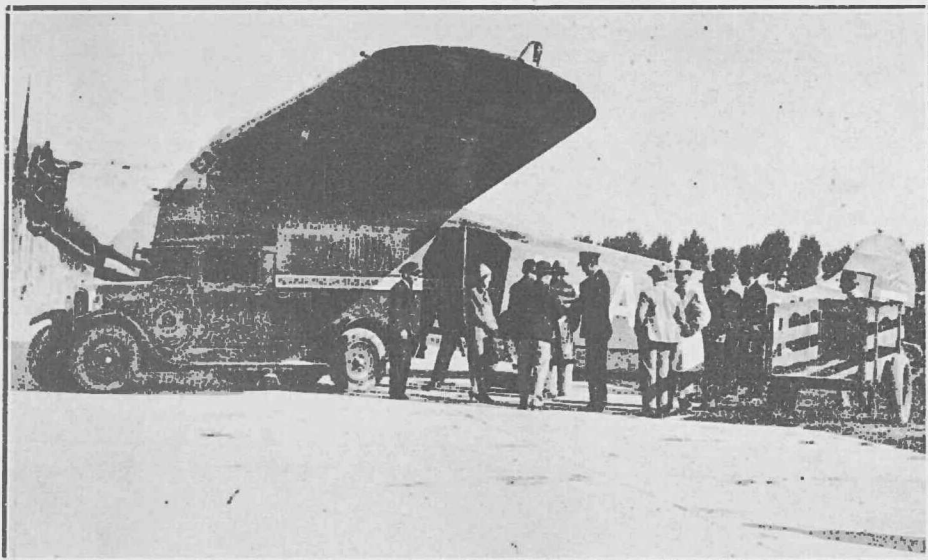
Linija Pariz—Prag—Varšava produžava se preko Vilne, Rige, Revala sve do Helsingforsa. Otvara se linija Sofija—Solun—Atina. Predviđena je direktna veza Pariz—Štrasburg—Minchen—Beč, bez spuštanja u Pragu, kako bi se iz Pariza stizalo u Carigrad u toku dana. Od Carigrada linija „Cidne“ produžiće se do Sofije i dalje do Bagdada radi ostvarenja veze sa Britanskom Indijom uz saradnju sa engleskim vazduhoplovnim društvima.

Iznevši u kratkim potezima rad društva „Cidne“ u toku od 10 god. može se konstatovati da je za relativno kratko vreme bio postignut potpuno zadovoljavajući rezultat.

Djordje A. Gerasimov
dipl. prav.



Aerodrom Beograd — Odlazak avijona „Cidne“ za Bukurešt.



Aerodrom Beograd — Dolazak avijona „Flèche d'Orient“ iz Pariza

Фабрика Авијона и Хидроавијона „Змај“ — Земун Петровић и Штерић.

Инжињер г. Јован Петровић и индустријалац г. Драгољуб Штерић! Ево два имена, која значе много за развитац наше аеронаутичке индустрије.

Појавили су се тек 1927. године, један стручњак у техници, други у комерцијализацији, оба добри националисти и људи, који су прошли све тегобе рата. Њиховим споразумом и заједничким напором створена је фабрика Авијона и Хидроавијона „Змај“.

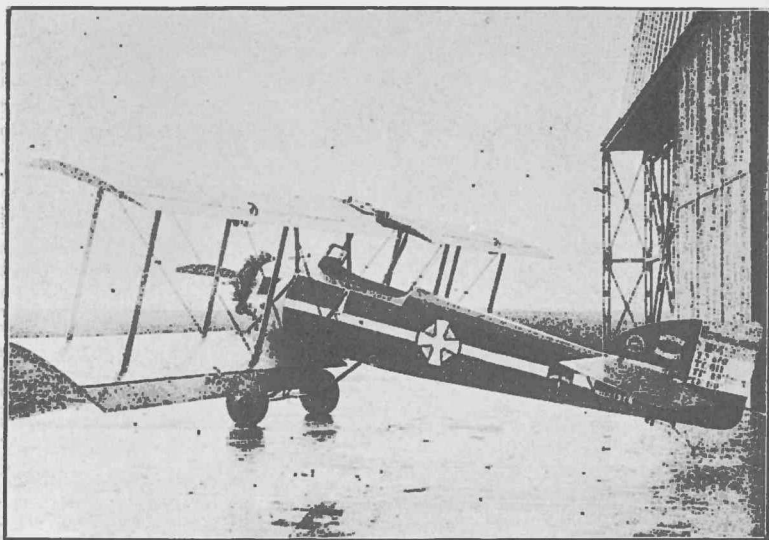
Сви се још добро сећамо њиховог почетка, скромног у односу на замашност посла али тешког и значајног у односу на напоре и средства, која су се улагала.

То није било субвенционирано предузеће, створено приватном иницијативом као згодном маском за државне установе, као што се то ради у другим земљама нпр. у Немачкој. Не потстицани обећањима надлежних, у доба када су чињене редуције у нашем буџету, ова два пионира аеронаутичке индустрије сматрали су за своју дужност националиста, да улагањем свога труда, вештине и капитал без икаквих спекулација створе једно чисто приватно предузеће са искључиво нашим капиталом.

То је било пре четири године. Крај прашњавог

друма Земун—Аеродром уздизала се тада једна зграда, мала и повучена у дубину, у којој се зачињала једна радиност, за коју су два човека били уложили све своје да победе или пропадну.

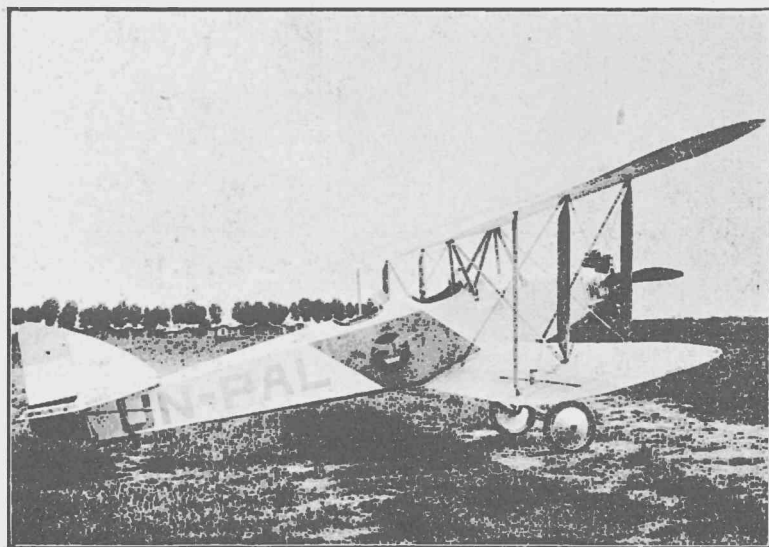
Данас — они су победили! Из малог створено је упорним радом велико. Данас, после само четири године рада, фабрика се налази у једној великој згради,



Школски авијон „Hanriot — H. 32“

где су смештене радионице, магацини и хангари и где, светле и модерно изграђене учионице, чекају, спремне сваког момента, да се и код нас оснује неопходно потребна пилотска школа.

Развијајући се правилно, фабрика је сваке године, повећавана инсталацијама, грађевинама и особљем тако да данас у фабрици раде: 10 инжењера, 6 пословођа, 12 чиновника и 220 радника, укупно дакле 248 особа, док фабрика заузима површину од 5.200 м². То су цифре, које најбоље говоре.



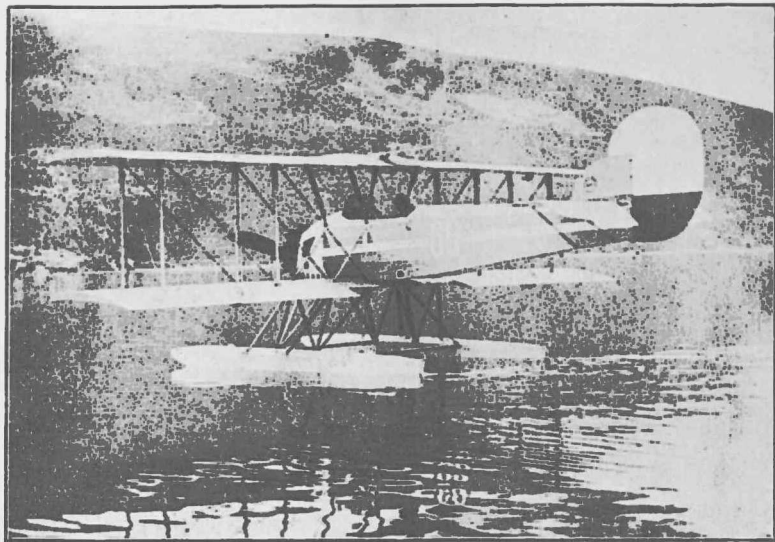
Школски авијон „Физир — Валтер“

Не жалећи труда и жртава сопственици су успели да своје предузеће доведу на најмодернију основу. Технички Биро, који је највећи ове врсте у нашој земљи, њихово је дело, којим се могу поносити.

Нарочито се мора подвући чињеница да је ова фабрика и ако млада, израдила у 1929. години за врло кратко време у потпуној својој режији металне Девоатине D. 27., који су учествовали на утакмици Мале Антанте и Пољске, када су показали врло добре резултате. Када се узме у обзир да у нашој Краљевини

није позната израда потпуно металних авијона и када се при том има у виду да ми у опште немамо ни једне закивке од дуралуминијума, мора се честитати фабрици „Змај“ на овом успеху.

Нису само у правцу организације предузећа показани успеси. Још већи су, јер деликатније природе и тежи за остварење, постигнути успеси на пољу изградње



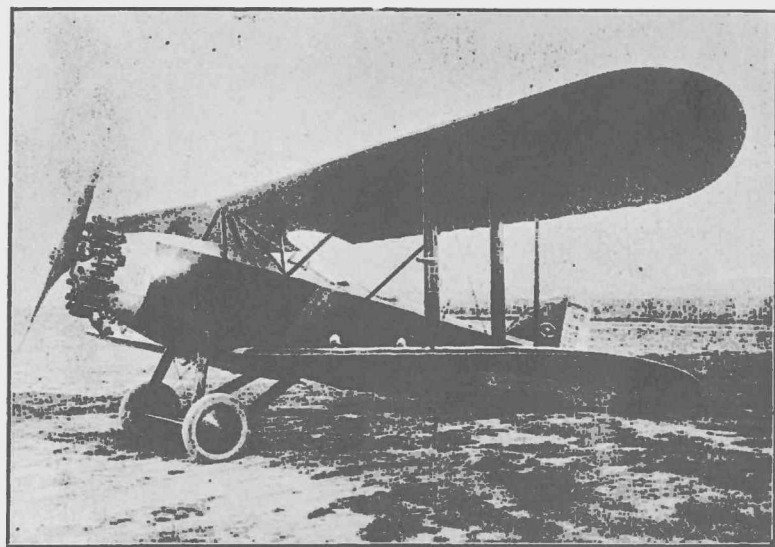
Школски хидроавијон „Hanriot — H. 41“

авијона и конструисања нових авијонских типова.

Док је у почетку фабрика израђивала само школске авијоне и хидроавијоне типа Ханрио, током времена она је прелазила и на извиђачке, ловачке и ратне авијоне.

У овом напону конструктивности и успеха фабрика је израдила до сада ове типове:

Ханрио школски H. 32; Ханрио хидроавијон H. 41; Физир школски са мотором Walter Nz. 120 к. с.; Физир извиђачки са мотором Рајт (са овим мотором прелетео



Извиђачки авијон „Физир — Рајт“

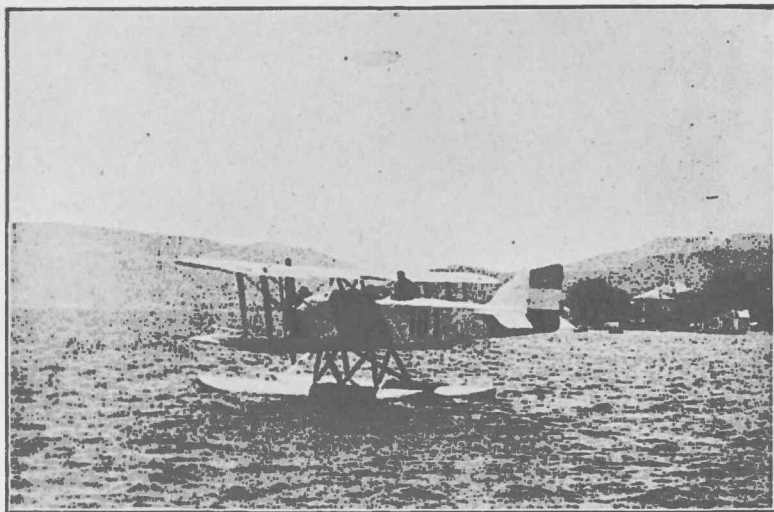
је Линдберг Океан); Физир извиђачки хидроплан са чамцима модерне конструкције — мотор Јуитер 420 к.с.; Гурду Лесер ловачки прелазни тип и Девоатин D. 27. Џокеј ловачки најмодернијег типа са мотором Хиспано 600 к. с. Овај последњи сав металан од дуралуминијума.

Сада фабрика има у раду хидроавијон школски Физир са мотором Walter Mars 145 к. с. са металним пловцима најновије конструкције и хидроавијон ратни Хајкел за даљно извиђање са мотором Јуитер 560 коњ. сна.

Приликом посете фабрици г.г. Петровић и Штерић били су љубазни да нас проведу кроз сва одељења и ми смо у могућности да нашим читаоцима изложимо начин, на који се авијони израђују.

Пре свега треба споменути да се један авијон са-стоји од појединих стандартних делова, т. ј. да таква једна справа може летети, мора у првом реду имати

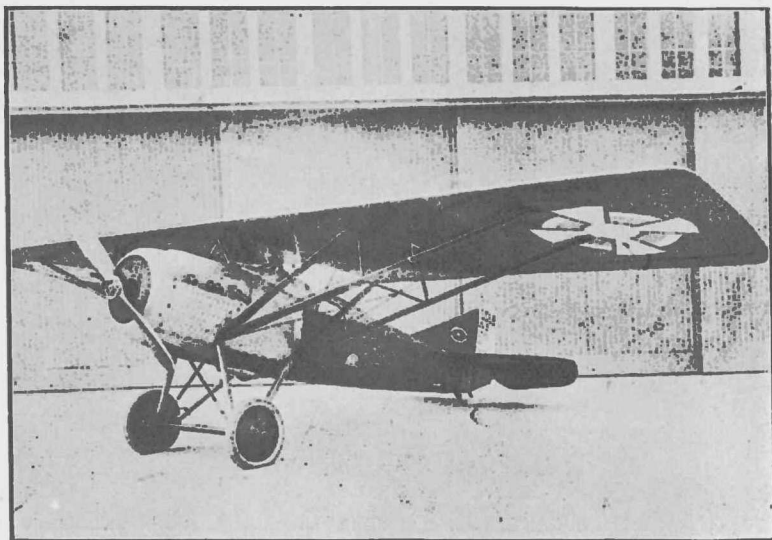
друга фаза, а то је државна контрола, која врши контролу целокупног рада. Државну контролу води Контролни Одсек Команде Ваздухопловства, у коме раде наши најистакнутији ваздухопловни стручњаци и инжињери. Тек после одобрења ове државне контроле, могуће је са радом започети. Ми видимо, како и сама држава бригу води о што исправнијем раду фабрика.



Хидроавијон „Физир — Змај“ на води — полазак

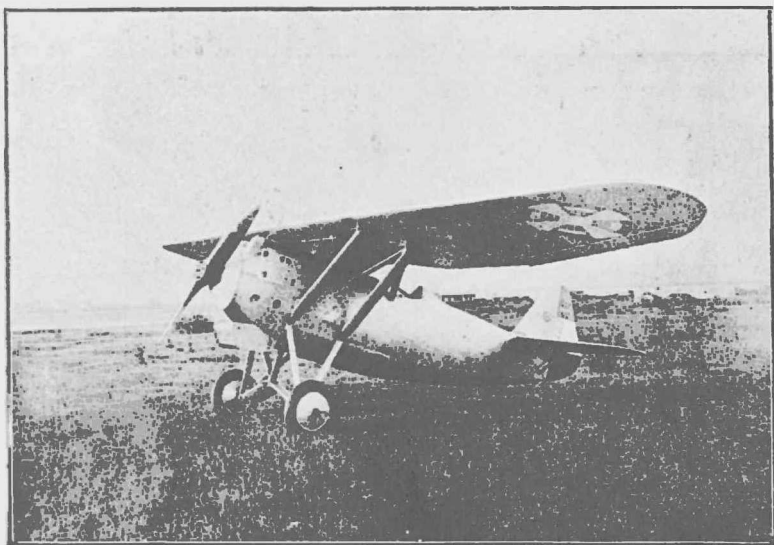
крила, крмила, погонско средство, труп и још неке делове. Из ових делова стварају поједини конструктори своје типове било разним смештајем, увећавањем или умањивањем и давањем форме истим.

Према томе, пре но што се приступи изградњи авијона, морамо имати његов облик, то јест, тај замишљени склоп свих потребних делова, што изражено стручним језиком значи имати конструисан авијон.



Ловачки авијон „Gourdou — Leseurre B³.“

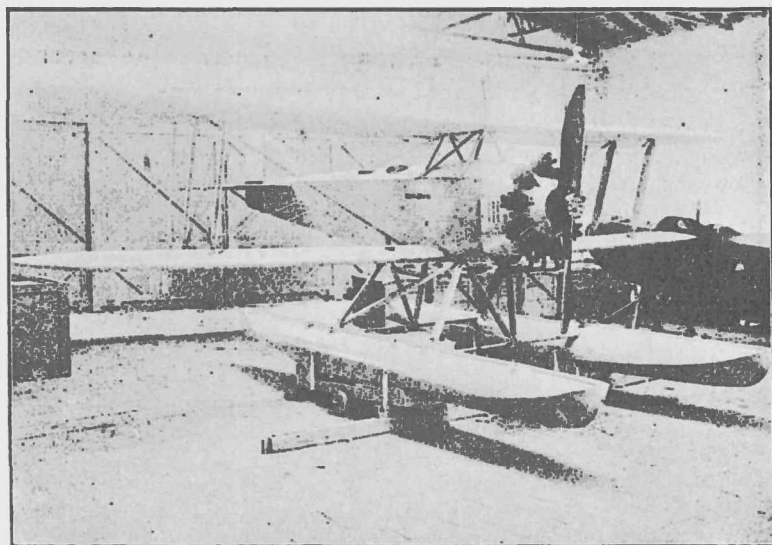
Пошто је авијон конструисан и добивено одобрење од контроле, приступа се одабирању материјала. У великим магацинима фабрике „Змај“ налазе се велике количине цеви, лима, шrafoва и осталог материјала. Тај материјал, пре употребе, мора исто као и цртежи бити испитан. У ту сврху има фабрика „Змај“ засебно одељење за испитивање материјала, у којем један стручњак заједно са неколико државних контролора испитују



Ловачки авијон „Devoatine — C. 27“

То конструисање је прва фаза фабрикације. Овај задатак припада конструкционом бироу као главној институцији једне фабрике. Ту раде десетак инжињера, који морају све тачно израчунати и нацртати тако, да би по тим цртежима радници могли сваки поједини део изградити. Да је то један тежак посао, показале нам следећи податци: За један обични школски авијон потребно је око 500 до 1000 цртежа у којима су по неколико хиљада делова тачно обрађени.

Пошто су сви погребни цртежи готови, долази



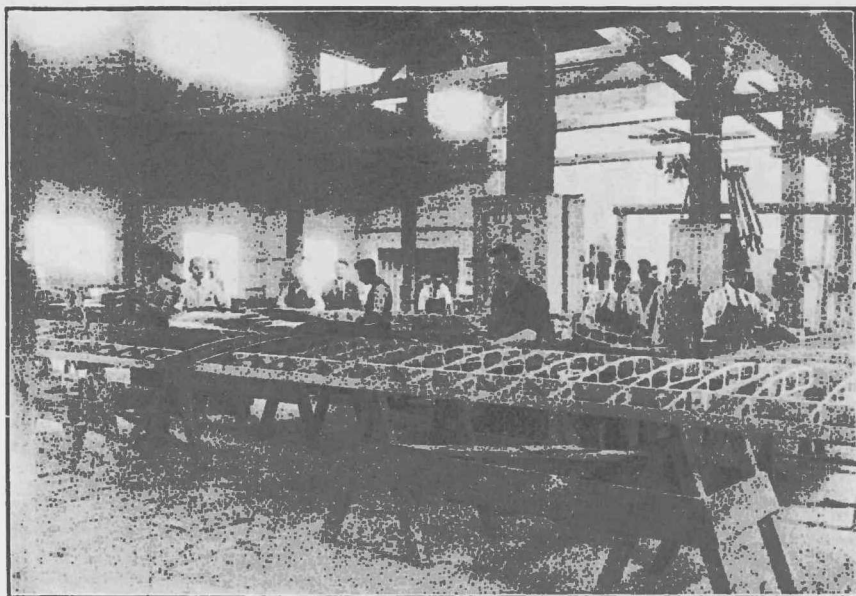
Извиђачки хидроавијон — „Ф. I. М.“

материјал помоћу разних засебних специјалних стројева. Ми видимо, да и овде држава води бригу о томе, да се исправан материјал употреби. Испитује се сваки материјал, који ће се употребити за градњу авијона, било то дрво, челик, алуминиј и т. д.

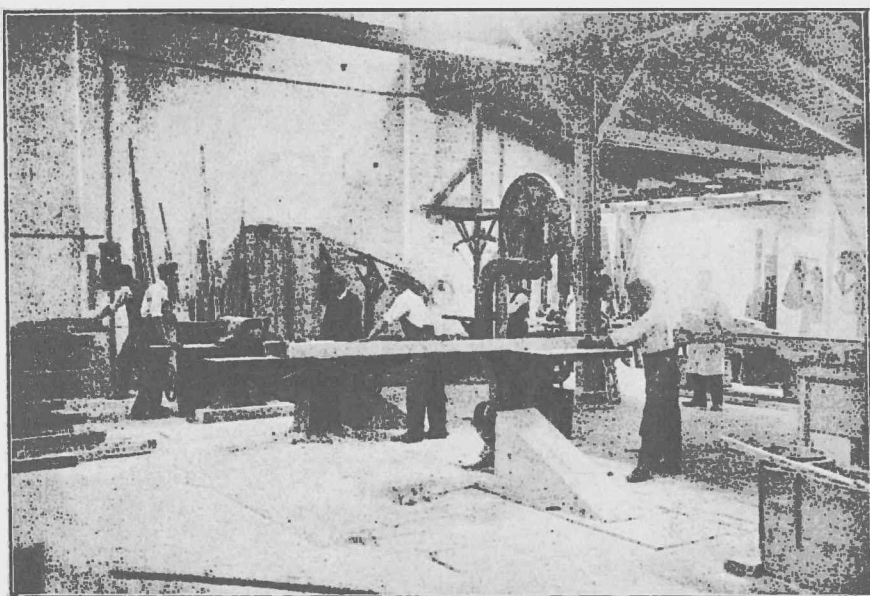
Тек после ове процедуре даје се испитани материјал у рад, а цртежи се раздељују појединим радницима.

Тек тада почиње фабрикација:

Прво долазимо у велики хол где се монтирају само дрвене конструкције: крила и труп. Дрво, које се за овај посао употребљава је најбоље каквоће, без чворова, са великом густоћом. У овом погледу је најбоље дрво зв. „Spruce“, које се довози из Америке, али је исто тако добро и наше дрво Оморики, које се почиње употребљавати код нас и које показује одличне особине тако, да ће се наша индустрија убрзо ослободити страног дрвета.



Столарска радионица — израда крила



Машинско одељење

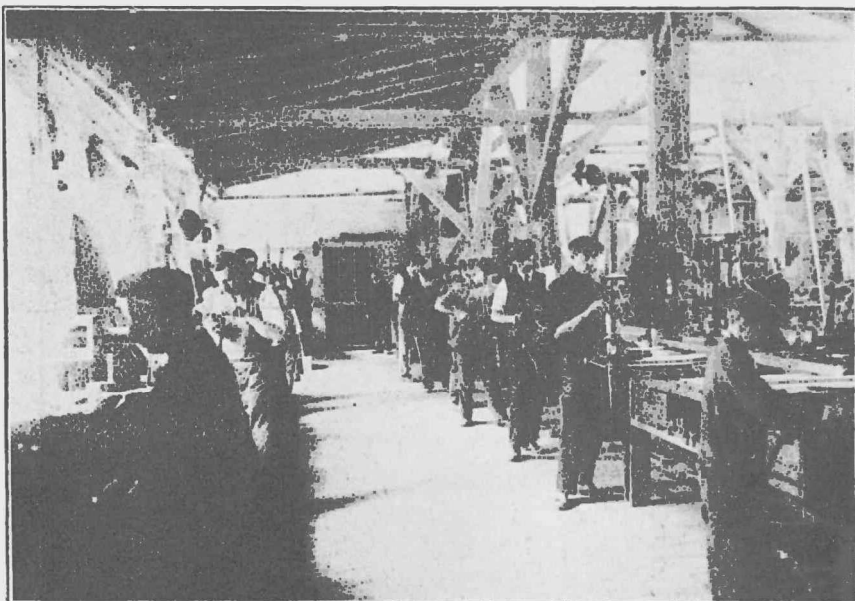
Овом одељењу за монтирање дрвене конструкције придодате су две засебне радионице:

а) Машинско одељење за обрађивање дрвета, где се обрађује дрво почевши од балвана па до најтање лешвице. Из овог дрвета праве се сви делови крила као: лонжерони, ребра а и труп авијона;

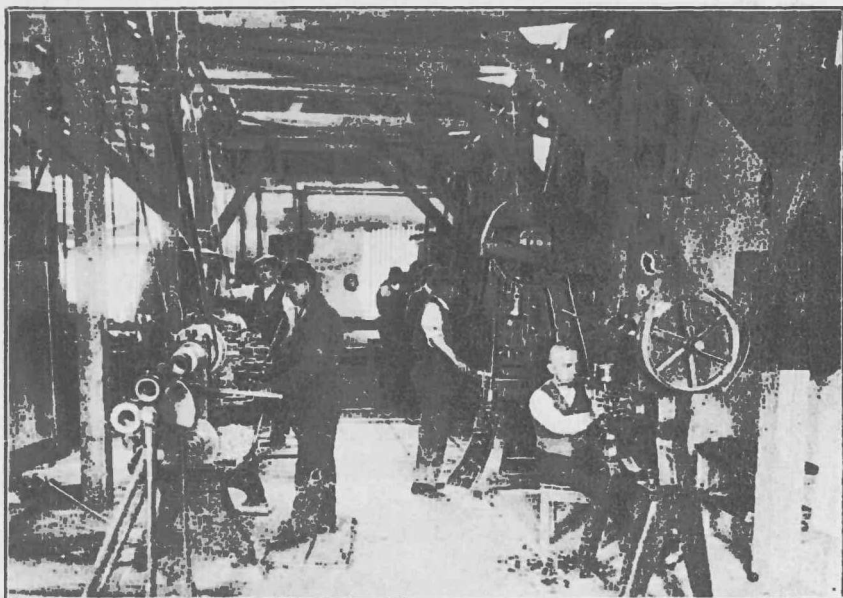
б) радионица за израђивање елиса.

Код нас се елисе обично праве из буковог дрвета, које је под паром сушено. Пре израде лене се на хладан начин и под великим притиском у један блок даске 2 см. дебеле. Ово се чини због тога да елиса не би мењала свој волумен под утицајем температуре и влаге.

Из одељења за дрвене конструкције долазимо у механичку радионицу, велики простор са неколико редова радних столова, на којима радници израђују све потребне металне делове авијона као што су: окови из челичног lima, упорњаци и спојнице из челичних и дуралуминијских цеви и т. д.



Механичка радионица

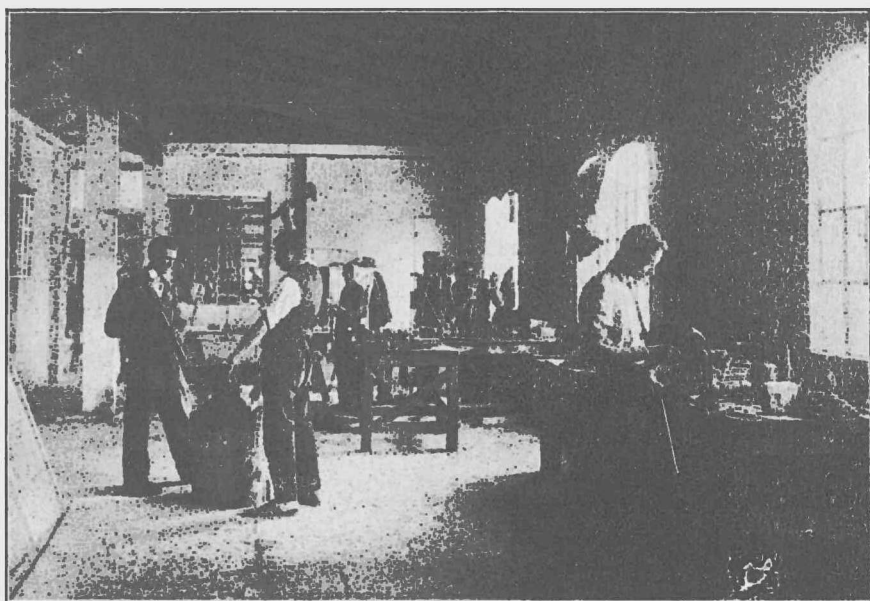


Токарница

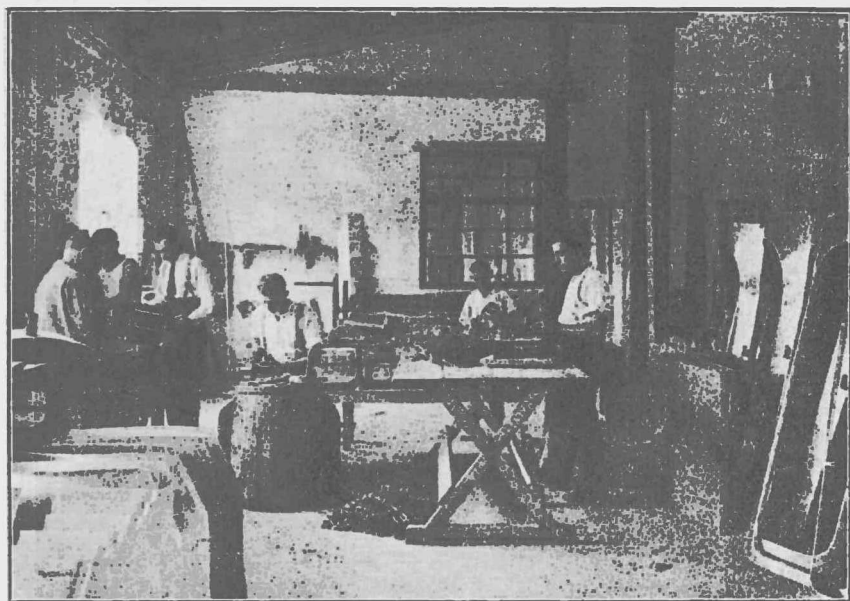
Механичкој радионици прикључен је један засебан машински одео ш. зв. токарница.

У овом се одељењу на разним стројевима обрађује метал, који је потребан механичкој радионици за састав појединих авијонских делова.

Сем ових одељења, за обраду металног материјала имамо још: ковачницу, одељење за аутогено варење, калионицу за калење челика и дуралуминијума помоћу електричне струје и најзад, пескарну у којој се помоћу песка и притиска од 7 атмосфера чисте од рђе метални делови.



Ковачница и аутогено варење

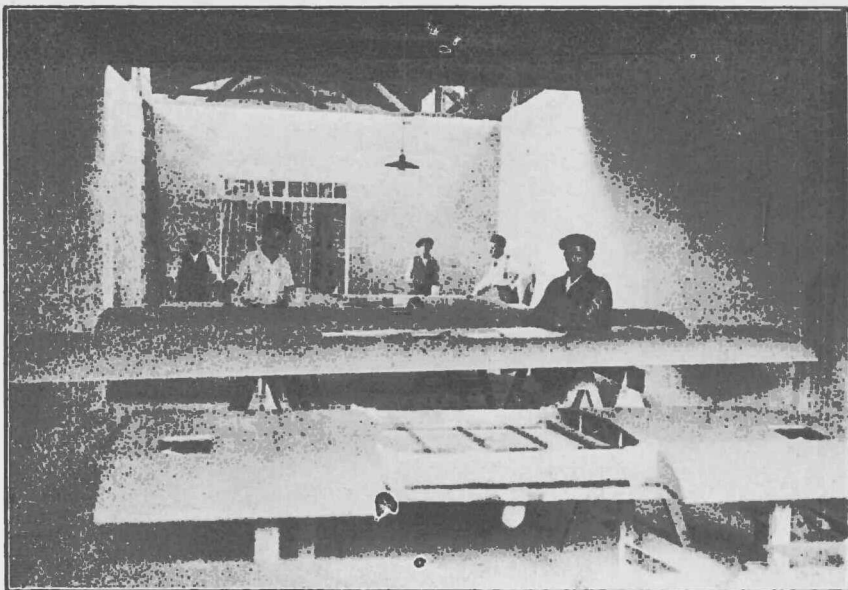


Лимарска радионица

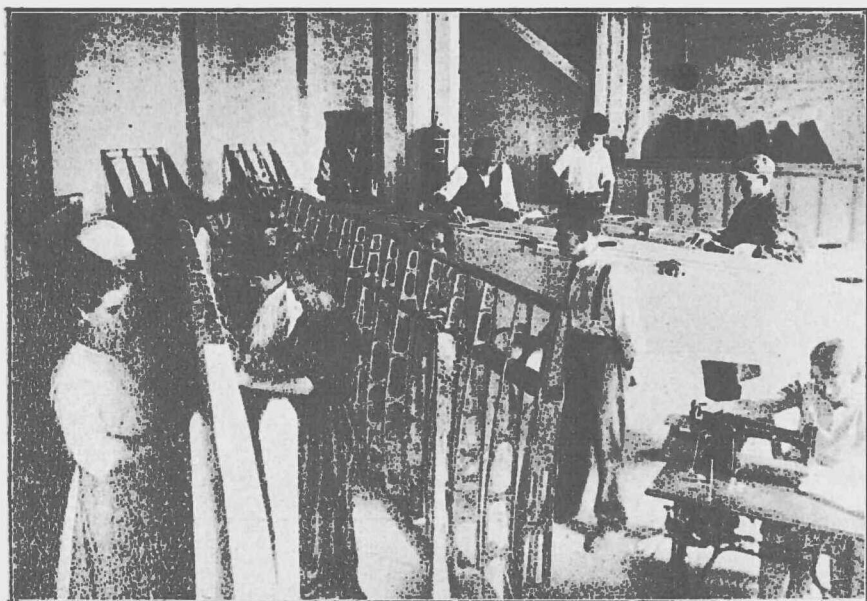
За све лимарске радове инсталисана је посебна радионица, у којој вешти радници дају разне облике лиму.

Као што се види, код фабрикације авијона почиње се са израдом свих делова и то по могућности одједном, да би израда била што рационалнија.

Када су сви употребни делови готови и када их је прегледала државна контрола, долазе у одељење за импрегнирање (фарбање и лакирање). Овде се импрегнирају како дрвени (костур крила, труи, елиса противу влаге) тако и метални делови.



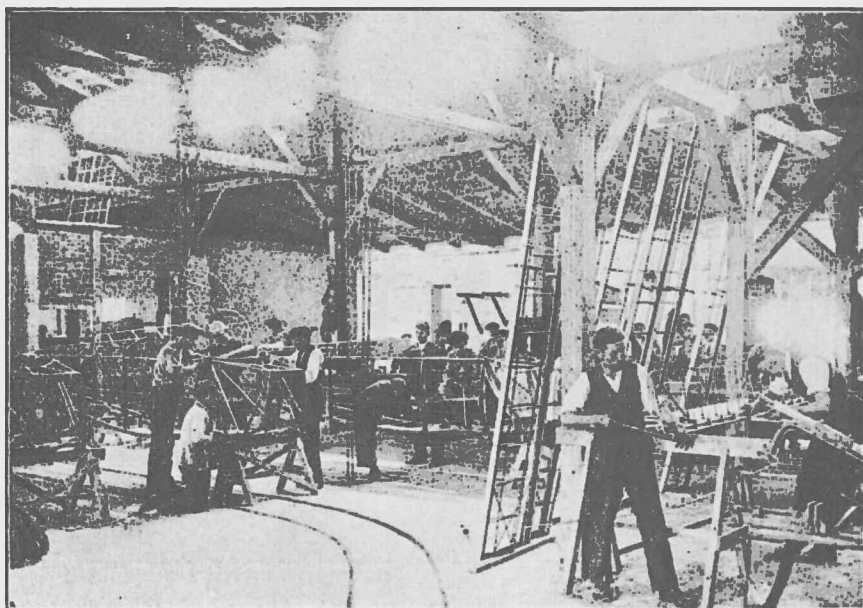
Одељење за фарбање и лакирање



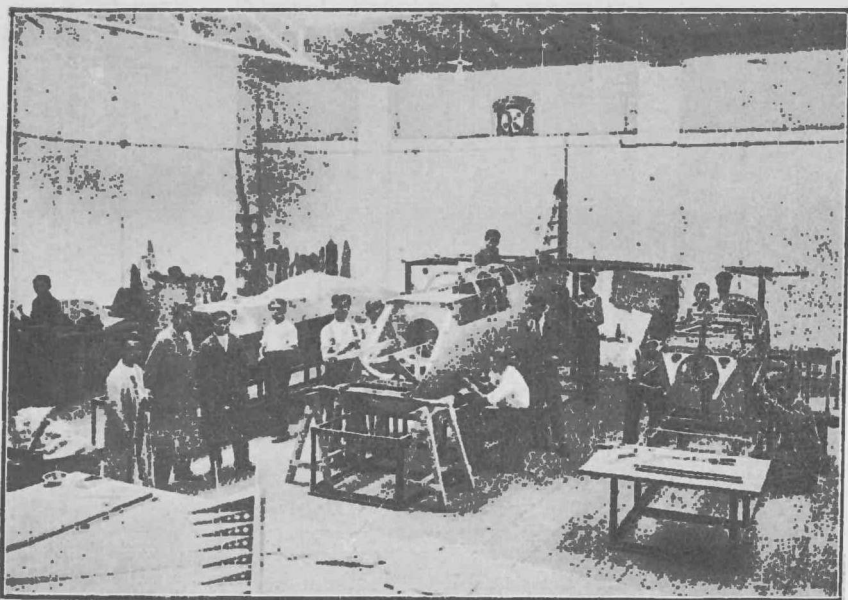
Тапетарска радионица

Док се костур крила у тапетарници превлачи са платном и поново импрегнира нарочитим средством, које платину крила даје потребну растегнутост —

почиње се у одељењу за монтажу са саставом делова.



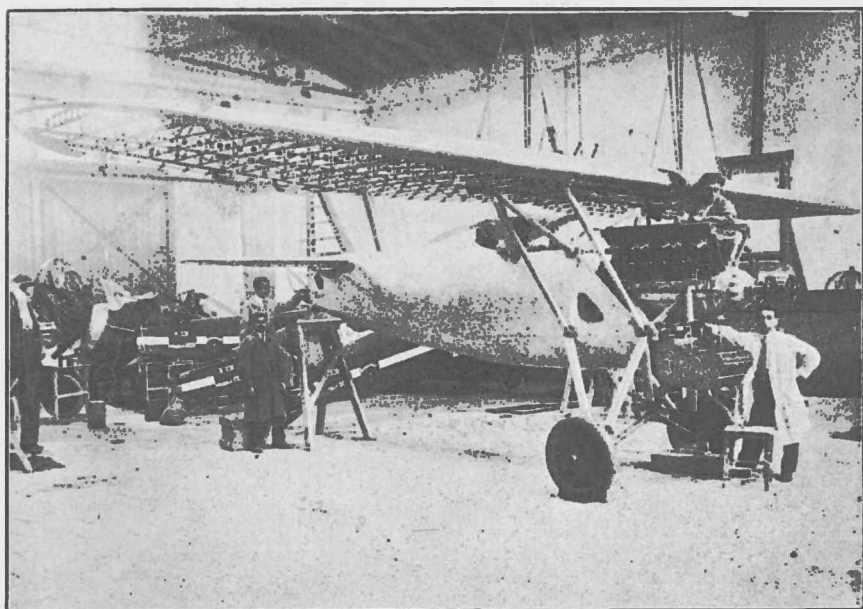
Монтажа



Израда трупа ловачког авијона „D. 27“

Прво се саставља труп авијона,

*па затим и остали делови са мотором, по-
кретачем авијона —*



Монтирање авијона



Ловачки авијон Девоатин „D. 27“,
најмодернијег типа.

*да се најзад дође до гошњовог авијона, најлеп-
ше творевине човека и највеће његове победе, о којој
је вековима сањао као о миту чаробном али недо-
стижном.*

ИНДУСТРИЈА АЕРОПЛАНСКИХ МОТОРА А. Д. У РАКОВИЦИ.

Фабрика „Индустирија Аеропланских Мотора А. Д.“ у Раковици подигнута је иницијативом г. др. Гедона Дунђерског, нашег познатог индустријалца, којој је фран-



Г. Др. Гедон Дунђерски,
Претседник Управног Одбора „И. А. М.“

инсталација сматра се као модел-фабрика сличних предузећа у Европи.

Уз учешће југословенске радне снаге, која чини



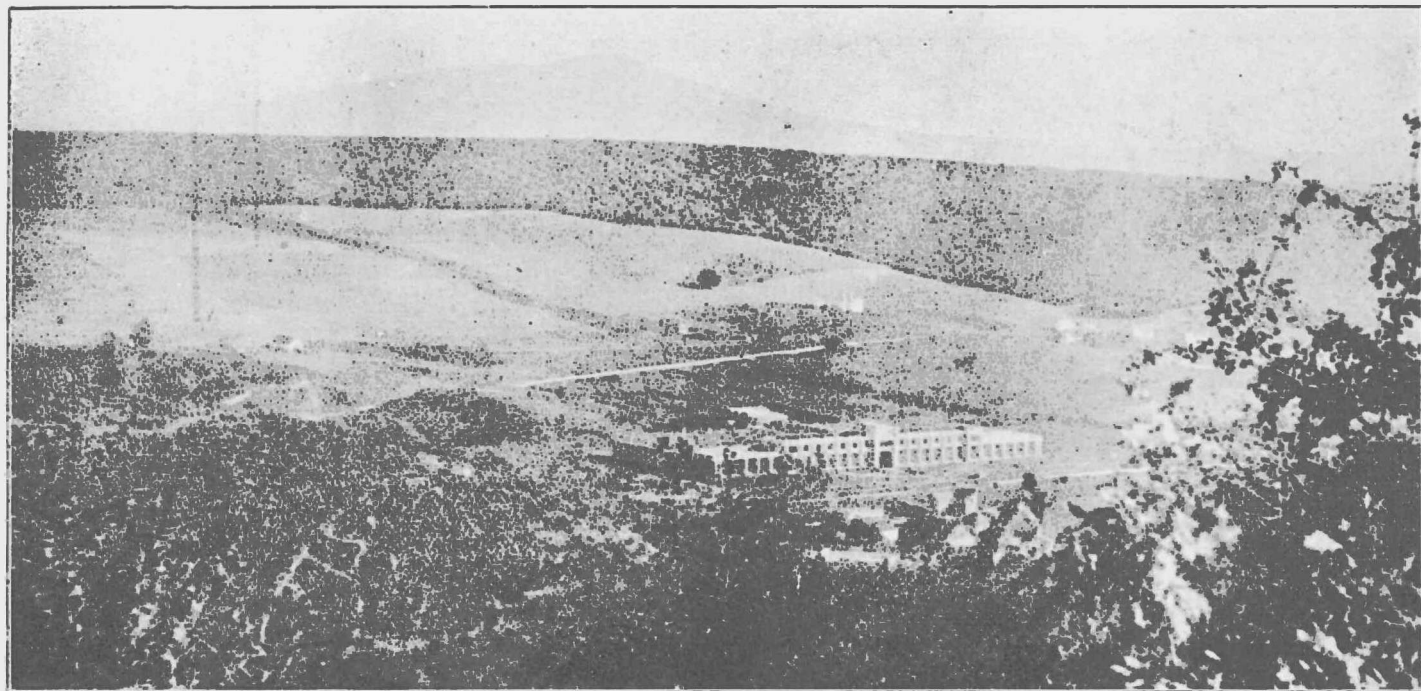
Г. инж. Серж Шкаф,
Генерални Директор „И. А. М.“

цуско друштво за фабрикацију мотора „Gnome et Rhône“, пружио своју колаборацију и техничку помоћ ради фабрикације мотора *Јупитер* од 500 к. с. у нашој земљи.

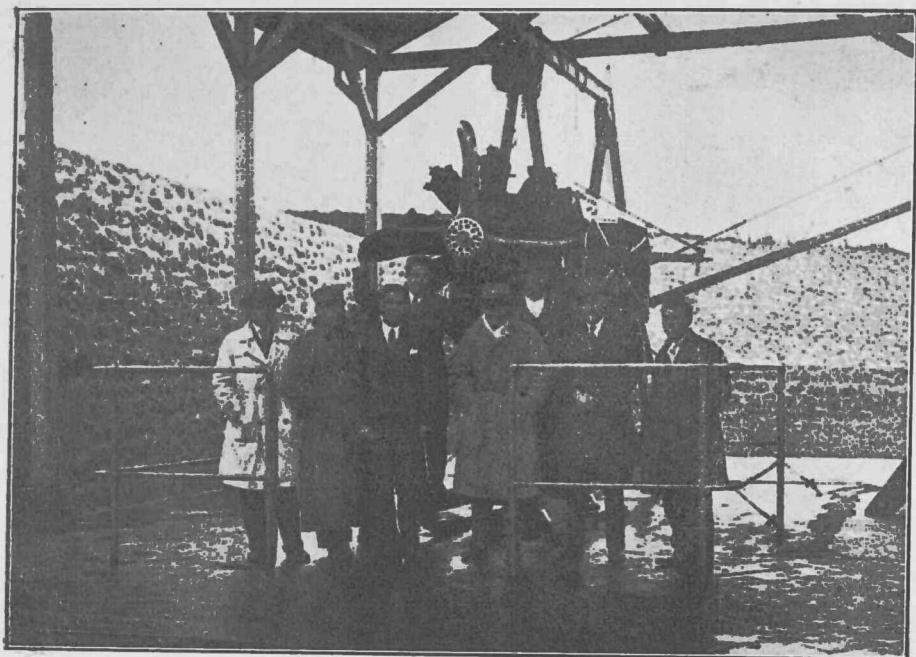
Фабрика је грађена по пројекту инж. *Сержа Шкафа*, гл. директора „Индустирије Аеропланских Мотора“ и по својој генералној конструкцији и савршенству својих

преко 90% целокупног персонала фабрике, „Индустирија Аеропланских Мотора“ израдила је још пре неколико месеци први експлозивни мотор фабрикован у нашој земљи.

Интересантно је забележити да је аеронаутичка индустрија претходила у нас аутомобилској индустрији,



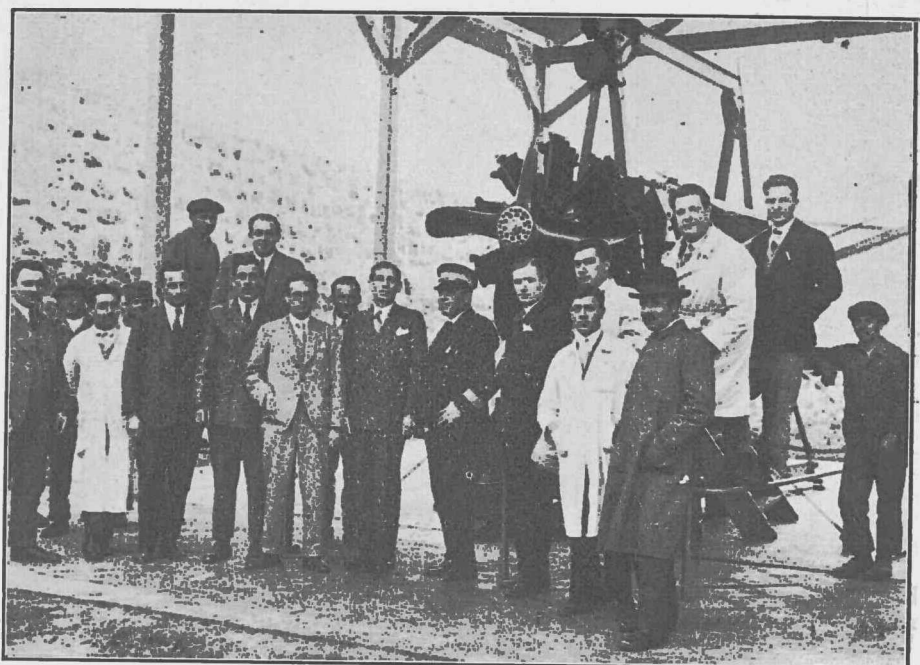
Фабрика „Индустирија Аеропланских Мотора А. Д.“ у Раковици.



Фотографија снимљена 16. XI 1929. г. на пробној станици „И. А. М.“ после успеле пробе од 150 часова мотора Број 65, израђеног у Француској, монтираног и испробаног у Југославији. Први пут извршена је у земљи проба издржљивости једног аеропланског мотора. По извршеном демонтирању мотора после ове пробе, сви делови нађени су у потпуно исправном стању. У средини групе види се Председник Државне Контролне Комисије, г. поштовник Душан Радовић.

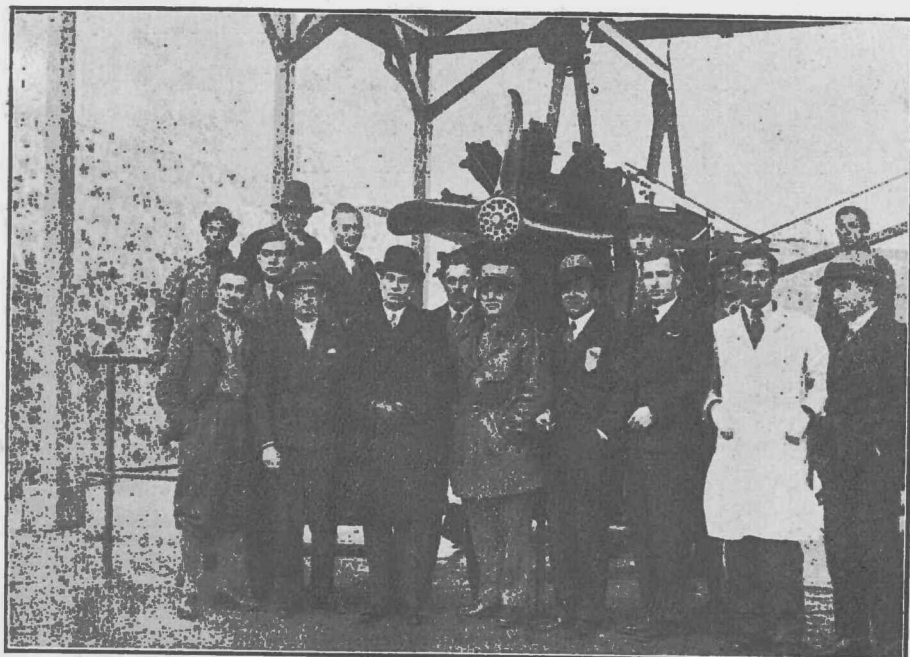
Фотографија снимљена 4. Апр. 1930. г. после успеле пробе од 150 часова мотора Број 130 потпуно израђеног у земљи. Први пут југословенски мотор успева да издржи пробу издржљивости од 150 часова. Овај мотор изабран је коцком између осталих мотора такође фабрикованих у земљи. По извршеном демонтирању после ове пробе сви делови су нађени у одличном стању.

У средини групе види се Председник друге Комисије, пословођа I кл. г. Воја Поповић.



Фотографија снимљена 5. I 1931. год. по успелој проби од 150 часова мотора Број 211 потпуно израђеног у земљи. Ова проба издржљивости од 150 часова трећа је по реду и она, као и претходна, потпуно успела.

Ово доказује на један очигледан начин непроменљивост квалитета мотора које израђује „И. А. М.“ у Раковици. По извршеном демонтирању после пробе, сви су делови нађени у потпуно исправном стању. У средини групе види се Председник 3. Комисије, Капетан I кл. г. Дорчић.



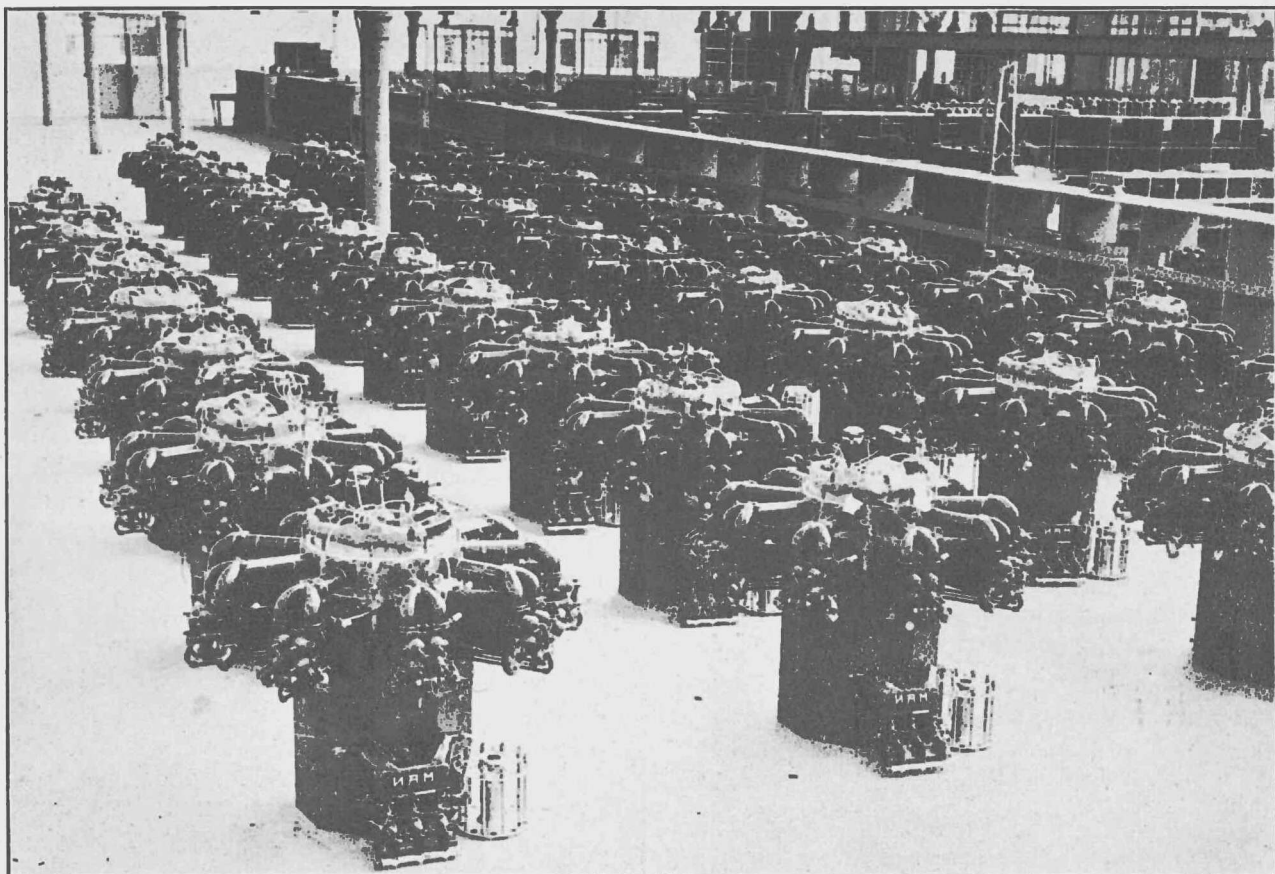
што није био случај у другим земљама, где је се фабрикација аеропланских мотора развила из фабрикације аутомобилских мотора, као њезино природно и логично продужење. У нас, међутим, компликованија фабрикација претходила је мање сложеној, те је тиме био отежан цео проблем формирања радне снаге и техничког особља.

Међутим, мотори „Јупитер“, фабриковани у серијама у Раковици, показали су се приликом проба равни по квалитету истим моторима фабрикованим у Француској. Они су издржали са истим успехом пробу из-

„Потез 25“ и „Бреге 19“, који се такође фабрикују у земљи. Исто тако мотори „Јупитер“ употребљују се на аеропланима за борбу и бомбардовање.

„Инд. Аер. Мотора“ располаже готово искључиво са универсалним машинама — алатљикама, које омогућују да се у земљи фабрикују мотори и веће и мање снаге, било са ваздушним или воденим хлађењем. Ова универсалност фабрике чини „Инд. Аер. Мотора“ једном од најмоћнијих инструмената наше ваздухопловне одбране.

„И. А. М.“ била је 5. фебруара 1930. год. почастована посетом Њег. Вис. Кнеза Павла, председника



Фотографија снимљена 27. I. 1930. г.

„И. А. М.“ успела је потпуно да изradi у земљи још у другој години свог постојања 44 мотора „Јупитер“, који се виде на фотографији. Један од ових мотора, Број 130, изабран коцком, подвргнут је проби издржљивости од 150 часова, која је потпуно успела.

држљивости од 150 часова рада, као и мотори француске фабрикације.

Није претерано рећи, да се рад „Индустрије Аеропланских Мотора“ граничи са савршенством, јер према тврђењу једног американског индустријалца „савршенство не састоји се у извођењу ванредних ствари, већ пре у ванредном извођењу обичних ствари“.

Одличан квалитет мотора, које гради „Индустрија Аеропл. Мотора“ дозволио је држави да их поручи у већим количинама за наше војно ваздухопловство.

Овим моторима снабдевени су ратни аероплани

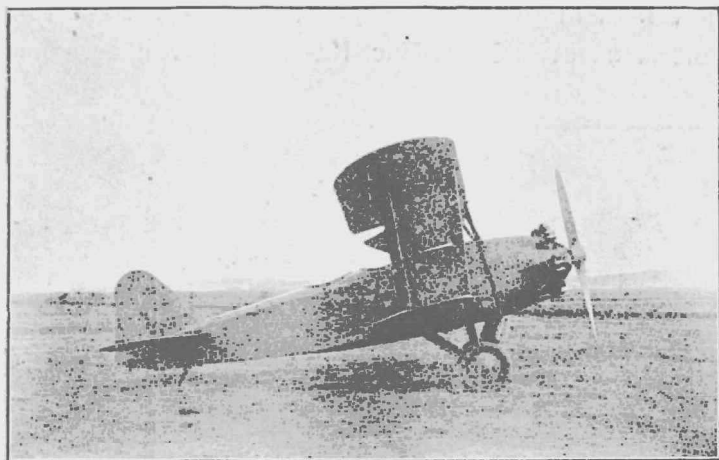
нашег „Аероклуба“, који се врло ласкаво изразио о организацији фабрике и њеном модерном, савршеном уређају.

Фабрику је такође посетио претседник француског „Аероклуба“, г. Фланден, француски министар трговине и индустрије, приликом свог пролаза кроз Београд 16.-X-1930., који је био врло изненађен, да у нашој земљи нађе једно индустријско предузеће, које се ретко може видети и на страни и које, по његовом мишљењу, чини част нашој земљи и њеним напорима, да организује моћно ваздухопловство.

Леп успех Прве Српске Фабрике Аероплана г. Живојина Рогожарског.

Значење „Модерне Велике Силе“, како авијатику зову на западу Европе, одвела нас је, да скренемо пажњу и на напоре наших домаћих фабрика.

Знајући да је фабрика аероплана, коју сви знамо под именом „Прва Српска Фабрика Аероплана“ г. Живојина Рогожарског, била заиста прва у земљи, која је „Наша Крила“ дигла у ваздушне висине, желели



„Плаво-жуца Птица“ — Полуметални аероплан конструкција фабрике г. Рогожарског.

смо да видимо резултате њеног рада кроз једну деценију.

Изненађење је велико.

Фирма г. Рогожарског, мала и скромна у својим почетцима, данас представља велику фабрику, са одличним инжењерима и радницима, најмодернијим стројевима једне фабрике аероплана и унутрашњом организацијом рада, која стоји у потпуном складу са модерним техничким наукама.

Још веће изненађење чини фабрика г. Рогожарског, што је после рада од скоро једне деценије израдила и потпуно нови свој аероплан, своју конструкцију, са својим инжењерима и са својим радницима.

Посматрајући велико дело г. Рогожарског, ми не треба само да будемо поносни са њим, већ да му и срдечно честитамо, јер ако игде, а оно баш на ваздухопловно-техничком пољу изражава се у најновијем добу карактер народа.

Ту су поједини народи створили свој индивидуални стил, који јасно сведочи о квалитету техничких концепција, о јасноћи циљева и радова на овоме пољу.

„Плаво-Жута Птица“ г. Рогожарског је аероплан сопствене конструкције, са звездастим мотором чешке фирме „Валтер“ од 240 к. с.

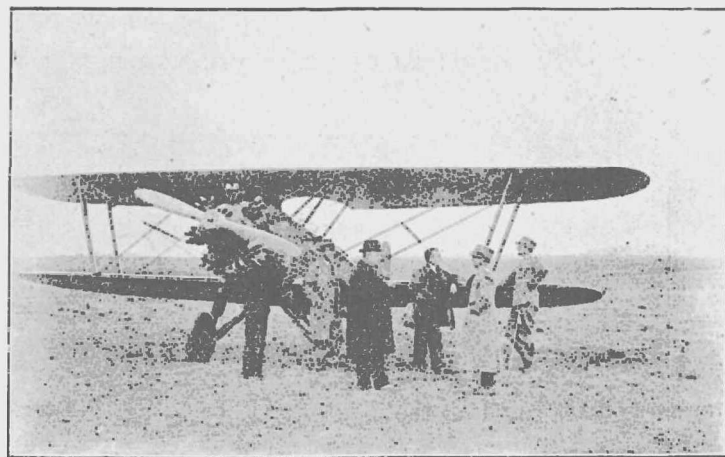
Тип, који је дакле за мирно доба најпотребнији, а у рату врло zgodан за ближа извиђања.

Сам по себи, аероплан г. Рогожарског, чију слику доносимо, већ и по спољашњем своме изгледу улива и свакоме лаику поверење и у исти мах и одушевљење, да се и код нас пошло стазама великих народа и у овоме погледу.

Тихо и увек промишљено, како је фабрика и досад радила, испробан је овај нови аероплан.

Оно што чини част његовом конструктору, његовој фабрици и руци његовог pilota, симпатичног и познатог нашег pilota г. Јаклића јесте то, да је одмах прва проба извршена са тачно предвиђеним резултатима.

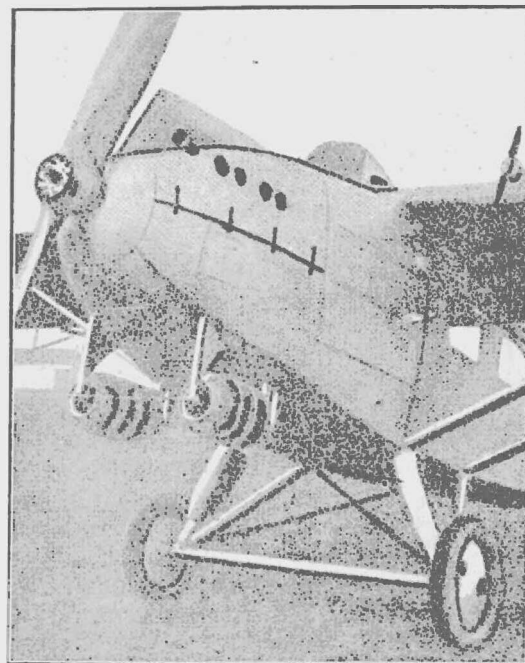
Овај аероплан, чији мотор има само 240 к. с., постигао је брзину од 210 км. на час, чиме је превазишао све своје вршњаке и може да се такмичи са аеропланима од 400—450 к. с. Терет, пењање на висине, окретљивост, једноставност, а у исти моменат његова одлична чврстоћа и линија, чине га, да се може убројати у ред конструкција светских конструктора.



Проба новонарађеног апарата у Првој Српској Фабрици Аероплана г. Живојина Рогожарског.

Фирма намерава, чим то допусте атмосферске прилике, да пошаље своју „Плаво-Жуту Тицу“ у неке пријатељске земље, ради пропаганде наше домаће индустрије.

Верујемо, обзиром на апарат и досада показане сјајне резултате, као и његовог pilota да ће се лепо мишљење о нашим напорима на овом пољу, коме су нарочито допринеле утакмице Мале Антанте, још више побољшати.



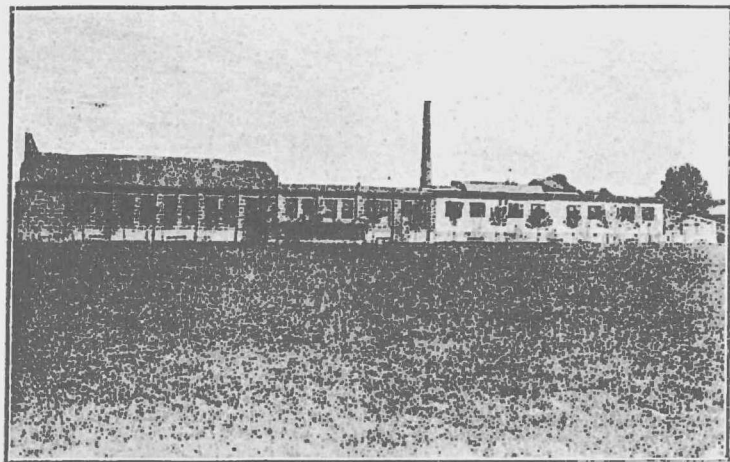
Туристички авијон.

Имали смо прилике да чујемо од наших ваздухопловаца pilota и стручњака, који су видели пробе овог аероплана, само најлепше и најпохвалније изјаве, те верујемо, да ће и меродавни фактори, после званичних проба, знати ценити ово дело и правилно схватити његов значај и важност.

„Икарус“ — домаћа индустрија аероплана и хидроплана Нови Сад — Земун.

Неоспорно је, да данас на пољу наше Аеро-индустрије игра важну улогу индустрија „Икарус“.

Ми желимо да са њеним творцима упознамо и ширу јавност. Главни финансијер њен је познати наш велики индустријалац г. Др. Гедон Дуиђерски, који се је потпуно ангажовао у тој значајној индустрији наше војничке одбране. Ујединивши свој развијени трговачки



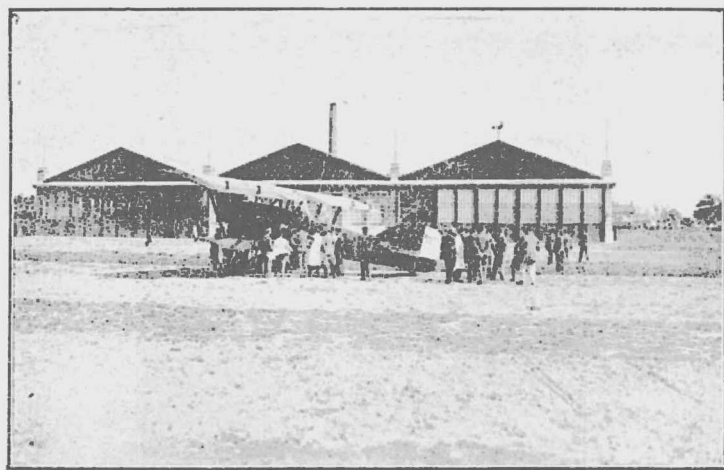
Зграде фабрике аеро и хидроплана „Икарус“ А. Д. Земун.

смисао са одличним стручним особинама свога генералног директора г. Димитрија Коњовића, а оба и идејно загрејани за реализацију свога великог плана, они успевају за релативно кратко време да створе сигурну гаранцију и ослонац нашим војним стручњацима у њиховом најделикатнијем проблему.

Ово огромно предузеће има своје фабрике у Новом Саду и Земуну са површином од преко 12.000 м² под зградама. Фабрика у Земуну има и своје сопствено узлетиште (аеродром), које је једино приватно узлетиште

у држави, а запослује код нормалног радног стања преко 400 радника и намештеника.

Фабрике се баве израдом ратних, школских и спортских аероплана, као и ратних и школских хидроплана сопствене и иностране конструкције. Предузеће има засебна одељења за израду резервоара из дуралуминијума и фабрикацију елиса разних типова.



Хангари фабрике аеро и хидроплана „Икарус“ А. Д. Земун.

О солидном раду фабрика „Икарус“ најбоље говори факат, да је у пракси утврђено, да је се много мањи број несретних случајева десно са апаратима фабрике „Икарус“ него ли ма којег страног сличног предузећа.

Главне заслуге за нагло развијање овог огромног предузећа у главном припадају његовом генералном директору г. Димитрију Коњовићу, који је личном спремом и великим организаторским духом оправдао глас једног од наших најбољих стручњака на пољу Аеро-индустрије

Удружење Резервних Авијатичара.

Националној авијацији главни је циљ да у народу врши популарисање и развија љубав и поверење према

уколико није циљ. Око ње морају бити окупљени не само авијатичари из резерве, већ и грађани свију ре-



г. Миодраг Милешић, председник
Средишње Управе Удружења Резервних Авијатичара

нашем ваздухопловству. Она то врши живом и писаном речи, спортском и туристичком авијацијом. Према овоме материјална добит националној авијацији никада и ни-



г. Дуда Николић, председник
београдског Обласног Одбора Удружења Рез. Авијатичара

дова и staleжа. Љубав према националној авијацији мора да се усади код свију нас.

Да би пропаганда националне авијације била што

ефикаснија, наши резервни авијатичари основали су пре две године своје Удружење, које је за тако кратко време дало неочекивано лепе резултате.

Удружење резервних авијатичара у току прошле године приредило је велики низ популарних предавања на београдском Университету; исто тако одржано је неколико предавања и на народним универзитетима у



г. Миодраг Поповић

унутрашњости земље. У том циљу приређено је неколико интересантних предавања и преко београдског радија.

У своје програму Удружење резервних авијатичара ставило је себи у задатак да своје чланове, који су служили војску у војном ваздухопловству, одржава стално у тренингу стављајући им на расположење своје аероплане. Поред тога, Удружењу је један од главних циљева да створи и организује спортску и туристичку авијацију у нашој земљи.



Ст. М. Деспотовић,
судија у Призрену — велики пријатељ авијације

Очигледно је, да учитељи спортске и туристичке авијације треба и морају бити сви авијатичари који су служили у војном ваздухопловству. Њихова је дужност да себе усавршавају, а омладину да уче летењу и тиме

одржавају и стварају за одбрану државе и народа живи материјал.

Удружење резервних авијатичара свесно је свога задатка и прионуло је интензивном раду да са релативно мало материјалних средстава створи једну јаку и снажну националну авијацију, која ће много допринети држави и у миру и у рату. Национална авијација треба



Група туристичких авијатичара са учитељем летења г. Јаклићем (у средини), који су недавно завршили курс у првој нашој цивилној пилотској школи, основаној на аеродрому „Београд“ у Земуну.

и мора да служи за понос и држави и народу.

Удружење резервних авијатичара има своју Средишњу Управу са седиштем у Београду. Основало је до данас своје обласне одборе у: Београду, Загребу, Новом Саду и Љубљани. Сви ти обласни одбори имају неограничено поље рада у своје делокругу, али ипак сва важнија питања морају достављати на решавање Средишњој Управи у Београду.

Благодарећи заузимању својих чланова, Удружење је у току прошле године располагало са читавом ескадрилом од шест спортских и школских авиона. Кроз тренажно одељење одржавало се у сталном тренингу 25 резервних ваздухопловаца, оспособљено је 5 хидропилота да лете на сувоземним апаратима и за то време извршено је преко 2000 летова, од којих преко хиљаду летова отпада на „ваздушна крштења“, помоћу којих се популарисала практично авијација у најшире народне слојеве.

Несумњиво да је један од највећих успеха Удружења у току прошле године оснивање прве цивилне пилотске школе у нашој земљи. Са својим скромним средствима, без икакве нарочите материјалне помоћи са друге стране, Удружење је успело да потпуно бесплатно научи летењу седам нових пилота, који ће ускоро добити пилотске дипломе. Они ће бити први туристички пилоти у нашој земљи.

Све су то факта која несумњиво говоре да се и у нашој земљи и без великих материјалних жртава може много стварати у ваздухопловству, само ако се има мало више искрене воље и љубави према авијацији. Удружење резервних авијатичара намерава да у овој години продужи свој рад и разграна цивилну пилотску школу. Дужност је свију нас да ту благотворну акцију наших неустрашивих ваздухопловаца што више помогнемо.

Миодраг Поповић.

Туристичка Авијација.

Војно ваздухопловство и саобраћајна авијација изишли су из критичне фазе свога детињства и њихов успех се сваки дан све више и више повећава.

Остала је међутим, једна важна област ваздухопловства, којој се данас у целом културном свету поклања нарочита пажња, а која је у нашој земљи тако рећи потпуно занемарена, осим извесних срећних изузетака малих размера.

То је област приватне или т. зв. спортске или туристичке авијације. У врло успешном развоју ове авијације у западним земљама, међу којима Америка стоји на првом месту, лежи једна појава која нам први пут од постанка авијације отвара нове видике и указује на скорашње усађивање ваздухопловства у социјални и економски живот као новог фактора, који има да измени многе досадашње навике човека, да створи нов дух читавог друштва и да га оријентише једним сасвим новим правцем, на коме ће се стећи нове тековине за срећу и благостање човечанства.

Та појава јесте *иродирање аероплана у приватан, свакидашњи живот човека.*

Врло слично развоју аутомобилизма, који је почео смелим сензационалним покушајима, да пређе затим у домен саобраћаја и после у забаву и луксуз само богатих људи па да допре најзад и у руке милиона пословних људи просечног имовног стања и да постане тако културно-привредни фактор наше епохе првога реда — авијон је прошао кроз сличне фазе и он се данас налази на прагу једне опште, широке примене.

Данас у Америци, Енглеској, Француској, Немачкој, Сов. Русији, Чехословачкој, Пољској и другим земљама дижу се фабрике, које искључиво студирају и конструишу аероплане умерених цена, како би ови били на домаку људи и скромних финансиских средстава.

Данас у тим земљама ми имамо врло велики број људи који се аеропланом служе као и са аутомобилом т. ј. аутомобилом за послове у граду а аеропланом за послове и путовање по читавој земљи. Услуге, које им аероплан чини на овај начин тако су велике, да се ови људи неби више могли лишити аероплана нити замислити своју егзистенцију без његове драгоцене помоћи.

Претежни моменат у подизању овакве авијације био је проблем економичности ових аероплана.

Тај много сложенији проблем него што се може на први поглед замислити, решен је овако:

Познато је да аероплан не изискује ни шине, ни друмове, ни мостове ни тунеле. Он тражи у том погледу од земље само једну једину ствар:

Поље, са кога ће поћи и на које ће се спустити и где ће наћи кров.

Због тога, први задатак у подизању приватне авијације јесте подизање што већег броја терена у целој земљи.

Код нас је Сред. Управа Аеро-Клуба још у току прошле године покренула ово питање и сада велики број одбора ради на организовању или бар на учртавању и обележавању терена у близини својих средишта. Та акција треба да се продужи и води са пуним полетом и енергијом.

Друга је важна чињеница: *конструисати авијон, који је на домаку скромних финансиских средстава, који је солидан, дуга живота, лак и јефтин за одржавање.*

Таквих авијона данас има и што је најважније, наша их индустрија може израђивати. Потребно је само да се од ње захтева веће ангажовање у овом правцу.

Па ипак, поред свих тих повољних услова, авијон би био још увек сувише скуп за човека просечног материјалног стања

(вредност таквог авијона креће се између сто и двеста хиљада динара).

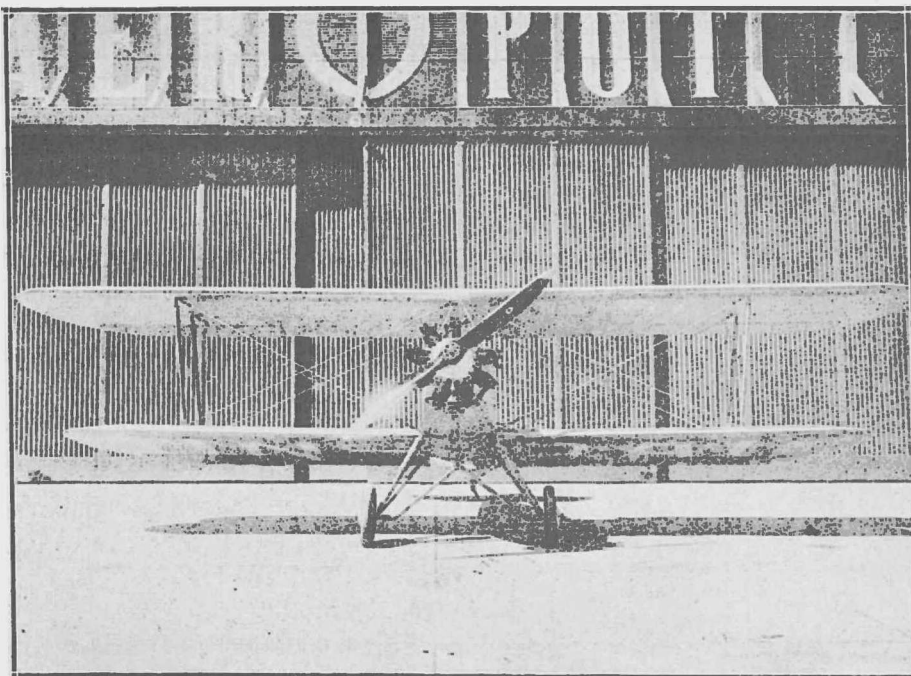
Пред том тешкоћом људи су се сами довели, удружујући се у кооперативе.

Стварно, за једног непрофесионалног авијатичара, за човека који има свој посао и позив ван авијације, није потребно да има један авијон за самога себе. Један спортски авијон треба да лети годишње око 300 сати — то би представљало по 25 ч. лета месечно, што је очигледно немогуће за пословне људе. Војни авијатичари дужни су летети свега шест часова месечно.

Према томе један авијон могао би подмирити потребе пет спортемена — нека сваки од њих лети по 5 часова, што је више него довољно. Тим самим, сви издаци и трошкови падају на $\frac{1}{5}$. Од коликог је то значаја није потребно да се нарочито наглашава. Међутим, то није све. Треба знати да један авијон, као самостална јединка, не представља ништа. Најобичнији квар таквог усамљеног аероплана могао би парализати потпуно за дуже време цео рад. Осим тога тај аероплан изискивао би хангар, механичара, радионицу, што све скупо стаје, и што се рентира држави само ако постоји већи број аероплана.

Трећи је дакле принцип: *удружење већег броја приватних аероплана у ескадриле, које имају заједнички хангар, заједничку радионицу, механичаре и т. сл.*

На овај начин континуитет рада овакве групе обезбеђен је, а такође трошкови одржања свакога аероплана онолико пута падају, колико аероплана има. На



Авијон Сред. Управе Аеро-Клуба „Физир“, гледан с преда.

равно, до извесне границе само, пошто су групе ограничene и по величини, те настаје једног тренутка момент потребе за цепањем сувише великих група на мање делове.

Као основну јединицу, која може самостално да живи, можемо узети ескадрилу од пет аероплана.

Ево како би изгледали упоредни трошкови на једног човека у случају да један човек има свој аероплан, у случају да је пет сопственика на један аероплан и у случају удружених 25 сопственика једне ескадриле од пет аероплана.

(Претпоставља се да један авијон кошта 150.000 динара, да ескадрила има бесплатан хангар и аеродром, да се лети 300 сати у години).

ГОДИШЊИ ИЗДАТЦИ ЗА СВАКОГ СОПСТВЕНИКА

Спецификација	Случај	Случај	Ескадрила од 5 аер. са 25 сопствен.
	1 сопственика	5 сопственика	
Амортизација - -	37.500	7.500	7.500
Ген. оправка - -	37.500	7.500	5.500
Бензин - - - -	50.000	10.000	10.000
Зетин - - - -	15.000	3.000	3.000
Осигурање - - -	20.000	4.900	3.000
Режија на аеродр.	50.000	10.000	5.000
Свега - - - -	210.000	42.000	33.500

Ове цифре, и ако не ригуозно тачне, врло су блиске просечним износима разних трошкова у наведена три случаја.

Са 30.000 дина. годишњег издатка може се издржавати аероплан, амортизујући га, замењујући га новим, пошто стари дотраје, осигуравајући га за сваки несрећан случај и лом и летећи 60 часова годишње, што износи 5 сати месечно. Више дакле не довољно за приватног једног авијатичара.

Ова цифра може се лако спустити и на 20 па и на 15.000 дина., повећавајући број учесника.

Колико има данас људи који троше далеко веће суме на своје аутомобиле?!

Не може се дакле рећи да скупоћа спречава развој приватне авијације.

Ма колико, међутим, био велики број оних, који могу чинити овај издатак, ми ипак не смемо заборавити на оне, који га не могу учинити. Не смемо га заборавити зато, што међу сиромашним светом ми можемо имати првокласне таленте за авијацију.

Тај сиромашни свет може доћи до летења само преко приватних удружења, а то су код нас: Аеро-Клуб и Удружење Резервних Авијатичара.

То су удружења, која имају из својих средстава да набаве и одржавају веће или мање ескадриле и да пружају могућности својим члановима да лете.

Малопређашњи прорачун остаје у сваком погледу исти. Он може и треба да буде још и повољнији, пошто се може рефлектовати на извесну помоћ од државе у виду давања бесплатних хангара, горива, механичара и евентуално монитора за прву наставу.

Удружења, дакле, која буду уживала те разне привилегије и буду извела организацију своје ескадриле, по изложеним принципима, могу свести своје годишње издатке на 50.000 динара. Тек те издатке они би могли покрити, имајући у рукама тако силно пропагандистичко средство, као што је ескадрила аероплана. Сигурни приходи били би од приређивања митинга, утакмица, ваздушних крштења и т. сл.

Колико би користи овакве организације донеле нашем ваздухопловству, није потребно нарочито наглашавати.

Само помоћу њих оно би могло створити ону огромну резерву авијатичара, коју ће један будући рат неминовно изискивати.

То је схваћено правилно у свима модерним државама и зато овакве организације уживају свуда највећу помоћ од стране државе и ове будно прате и потпомажу њихов развој.

Овакве организације осим тога носе у себи и умножавање летећег парка, изазивају полет индустрије, образовање техничког особља. Једном речју, оне подижу аеронаутички потенцијал земље.

Али најважнија њихова заслуга је стварање општег ваздухопловног духа у целој земљи, без кога правог прогреса у авијацији не може бити.

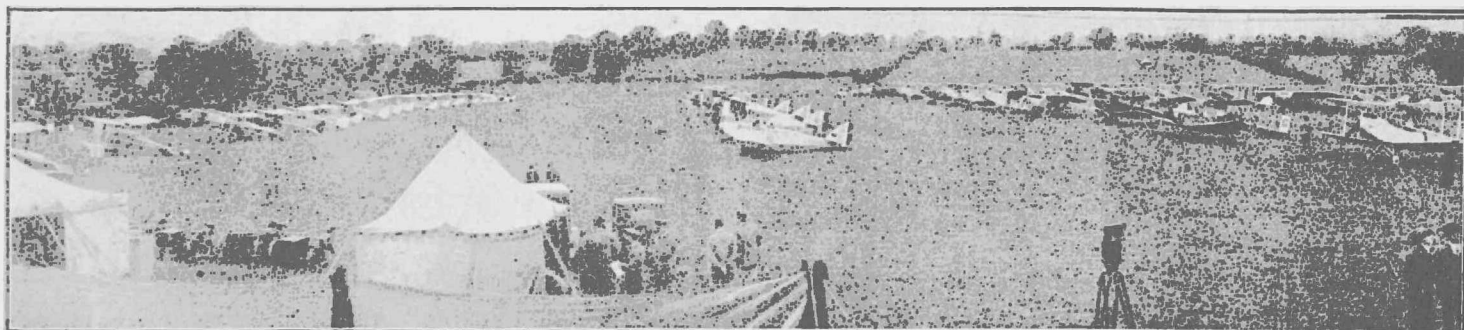
Како је у Енглеској?

Лаки тристички апарати, који се у Енглеској употребљавају јесу: „Avro Avian“, „Simonds Spartan“, „Westland Widgeon“, „Blackourn Bluebird“ и De Havilland „Moth“.

Ови апарати имају то пренућство да пружају многобројне заједничке особине.

Сви они снабдевени су само са два типа мотора, један од 4 цилиндра са ваздушним хлађењем (Цириус или Жипси), други са 5 цилиндра у облику звезде, такође са ваздушним хлађењем (Армстронг Сидлејев „Џенет“).

Апарат типа „Moth“ имао је највише успеха код Енглеза. Тај успех долази због њега самога, као и због скупа помоћних фактора, као што су на пример његова трговачка организација; уз то он је снабдевен мотором, који се израђује у истој фабрици, у којој и он — отуда и извесна хомогеност.



150 приватних авијона било је присутно приликом свечаног отварања једног приватног аеродрома у Енглеској.

„Moth“ је један такав апарат, који је тако добро уређен, да га практички може искоришћавати чак и неки лаик. Али да би се продао треба више труда него код продаје аутомобила. Отуд је фабрика организовала продају на следећи начин:

Установом пилотске школе. Изучавање сачињава неопходно потребан додатак самој продаји апарата. У овом правцу уведени су авијони, који се издају за летење. Сваки сат летења има своју тарифу. Летење се врши на фабричком апарату и у близини њеној. Сем тога уведено је бесплатно теориско изучавање.

Фабрика је такође узела на себе следеће:

Гаража. Назив Аеро-Гаража не изгледа ни мало претенциозан за оне зграде, које се налазе у близини Moth-ових фабрика, јер кад се уђе унутра, види се заиста више од двадесет лаких апарата, сваки у једном одељењу, који припадају оним Лондонцима, који плаћају месечну закупнину по тарифи за један апарат у гаражи, где је урачунато и гурање апарата напоље и враћање на њихова места, употреба аеродрома дању и ноћу и недељом.

За оправку и преглед служи секција зв. „travelling service“. У случају потребе шаље се особље па чак и један камион са деловима да присуствују митингу.

Испорука засебних делова врши се брзо па и ноћу; ту скоро говорило се о случају једног туристе који је морао да се задржи у Лиону због сломљене елисе а чија се замена извршила у року од 24 часа од доставе фабрици. Обавештена у 11 часова, фабрика је својим сопственим авионом експедовала елису за Кројдон, одакле је упућена у Ле Бурже, а затим ноћним возом за Лион тако, да је ујутру била достављена адресанту.

Сем овога публикују се све оне вести, које могу да заинтересују јавност као: покушаји да се туку рекорди, учествовање у утакмицама, националним и међународним, а нарочито у онима мањег размера, али које су ефикасније, а то су међусобне утакмице између клубова туристичких авијатичара.

Од свих штампаних ствари и циркулара вредно је споменути једну брошуру створену за публику где се у виду слика и лаких текстова, пуних енглеског хумора, приказује авијација и користи које се имају од ње.

У унутрашњости Енглеске установљена су стоваришта, распослати агенти.

А у доминионима, колонијама, иностранству, авијони се пласирају: 1) Било да с шаљу концесионарима растрканим по свету, најмање по један у свакој већој или интересантнијој престоници; 2) Било да се шаљу само делови па да се монтирање врши на лицу места

од стране филијале као што је случај у Аустралији; 3) Било да се авијони у потпуности фабрикују на лицу места од стране важнијих друштвених филајала као што је случај у Канади, најјачој пијаци; 4) било опет уз лисанс, као што се ради у Сједињеним Државама.

Што се тиче продаје авијона сматра се да би аутомобилски агенти били најпозватији да то чине. Могуће је да ово мишљење не би делили сви. У сваком случају у Енглеској има агената аутомобила и авијона; може се навести случај једног Лондонца који је изложио поред аутомобила и један лаки авијон; шта више може се прочитати у једном аутомобилском листу његов оглас за заступништво авионетских марака, моторних чамаца и аутомобила под насловом: „Земља, Небо, Вода“, и најзад, у том истом листу и још у једном дневном, оглас да се оканоно продаје један апарат, а да се исти може претходно пробати као и аутомобили.

Туристички авијони употребљавају се специјално за учење пилота, резервних официра, за пилотске школе и акробатске вежбе.

Аустралија, Канада и друге земље служе се њима

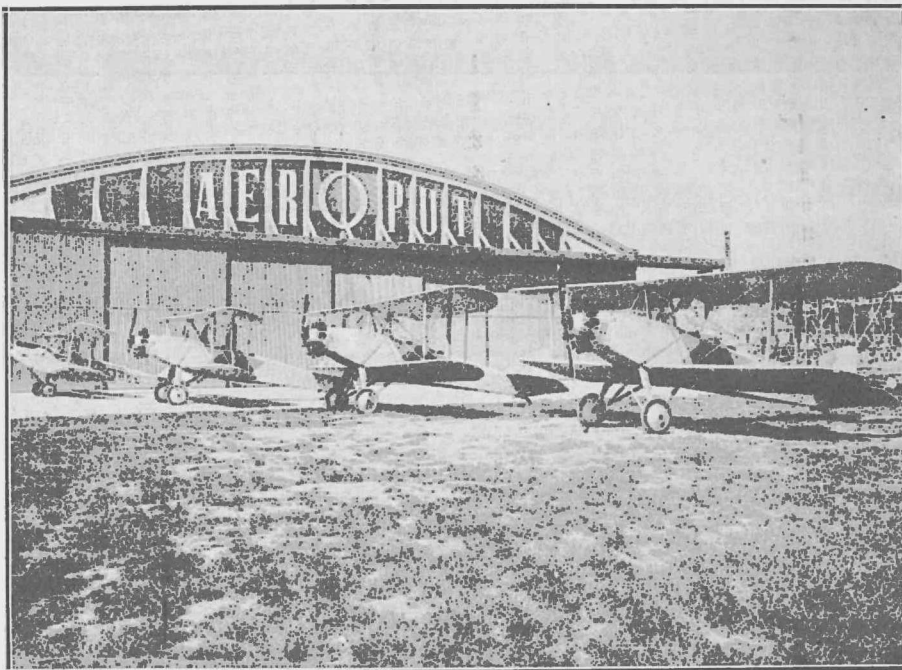
за стражарење над шумама у циљу откривања пожара, за пошту, фотографију, топографију а у рударским друштвима за драгоцене метале и тако даље.

Енглеска штампа употребљава авијацију као брзо средство за информације: репортери аутомобилског листа „The Motor“ дошли су на лаком авијону на велике трке у Мансу 16. јуна, а у броју од 18. већ су изишли у листу фотографије, а овде је у питању само један недељни лист са ве

ликом тиражом; дневни лист „Daily Mail“ има своју лимузину у којој може да се смести пилот, механичар, репортер, фотографски репортер, мрачна комора и мотоцикл. Овако снабдевени сарадници атерирају што ближе могу „дневном догађају“, мотоциклет им омогућава да се још више приближе и фотографишу, после чега се враћају авионом, у лету изазивају слике и доносе своје листу најсвежије новости.

У трговачке сврхе употребљавају авијоне закупци ваздушних такси-а, школских авијона, авијона за давање под најам и то без пилота.

Појединац лети за своје задовољство или због својих послова; овде можемо да наведемо ваздушне туристе познате са својих великих летова, богате младиће који долазе на аеродром са својим луксузним колима, имућне студенте, лекаре, директоре аутомобилских фабрика и најзад ... посланичке кандидате, конзервативце или припаднике радничких партија. Као најживљу манифестацију спортске авијације у Енглеској имамо Light' Plane — клубове. Чланови су обично млади



Ваздушна флотила Сред. Управе: три „Фозира“ и један „Мот“.

туристи или спортмени боље осигурани, на положајима а који лично имају по један апарат, и други, који су скромнијих средстава али који ипак пилотирају клубским апаратима или само лете као обични путници пошто нису примљени на лекарском прегледу.

Клубови имају свој сопствени буџет појачан чланином и поклонима од мецена. Сви не примају државну субвенцију, употребљују или свој терен, као на пример у Лимпну, или терен конструктора близу Лондона. Постоје једно двадесет општинских аеродрома, једно стотину терена за атерирање. Имају просечно 2 инструктора обично официра Royal Air Force и три апарата, искључиво лака, обично Мот и Авро „Avian“. Пре неколико месеци основано је једно субвенционирано друштво National Flying Service за контролисање ових клубова.

Највећа делатност се показује у погледу добијања туристичког бречева А. Један Енглески клуб за туристичку авијацију омогућава својим члановима просечних способности да дођу до бречева за суму од 20 до 25 ливра стерлинга.

Поред те врло приступачке тарифе, морамо нагласити да се енглески радни дан завршава у 5 или 5½ часова, што омогућава да се употреби и остатак дана, што није за занемаривање.

Успеси туристичке авијације.

До пре неколико година вршени су летови на великим раздаљинама али је посада била од два или три члана. То стога што се веровало да једно лице не би могло да издржи овакве летове нарочито због тога што би у том случају морало да и пилотира и извиђа. Шта више то су биле велики апарати са моторима од 300, 400 и 500 к. с.

Данас се све изменило. Посада авијона за велике

летове је врло често сведена на једног јединог пилота, а апарати, место да буду тешке и неелегантне машине, обично су грациозни мали туристички авијони са моторима од 100 к. с. И тај нови начин путовања даје најбоље резултате, а то нам потврђује лет мис Џонсон и Леди Белеј, као и недаван лет енглеског пилота Каспарентјуса, који је за девет дана везао престоницу

Енглеске са Капом. То је један сензационалан успех.

Каспарентјус је напустио аеродром Лимпне 5 октобра на авијону „Пус Мот“. 10-ог се грациозни моноплан спустио у Картум, пошто је брзо превалио 5600 км. раздаљине. А после тога је пилот продужио остатак пута са још већом

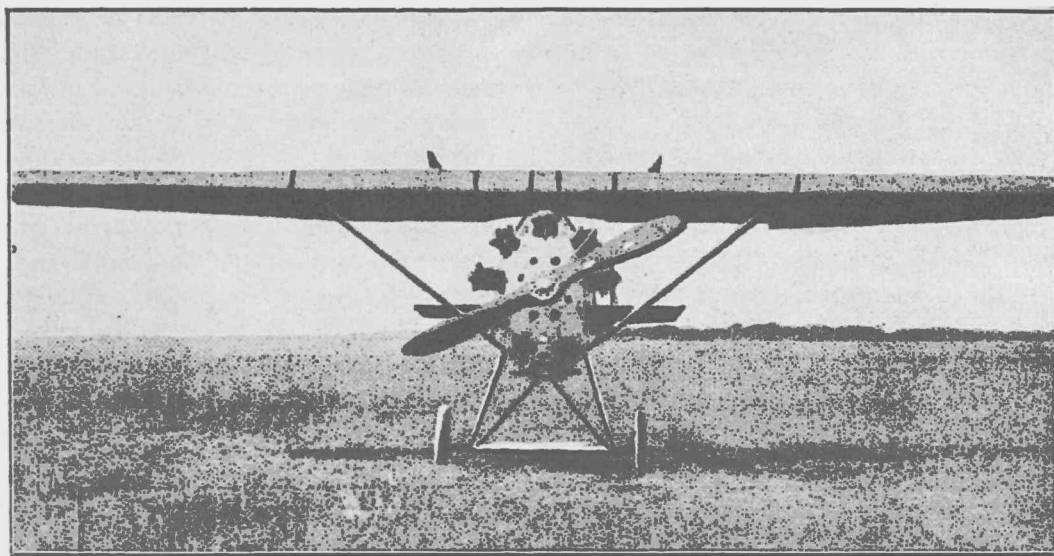
брзином. 6400 км. који раздвајају Картум од Капа, требало је прећи за три дана, што ће рећи са свакодневним етапама већим од 2000 км. 13. октобра Пус Мот се спустио на Кап после брзог и правилног лета. Укупан

број часова лета од Енглеске до Капа износио је 79 часова, према чему долази просечно 150 км. на сат. Претходни рекорд припадао је грофици Бедфорд, која је овај пут прелетела у пратњи капетана Бернарда и механичара Литла, за девет и по дана на Фокеру F. VII.

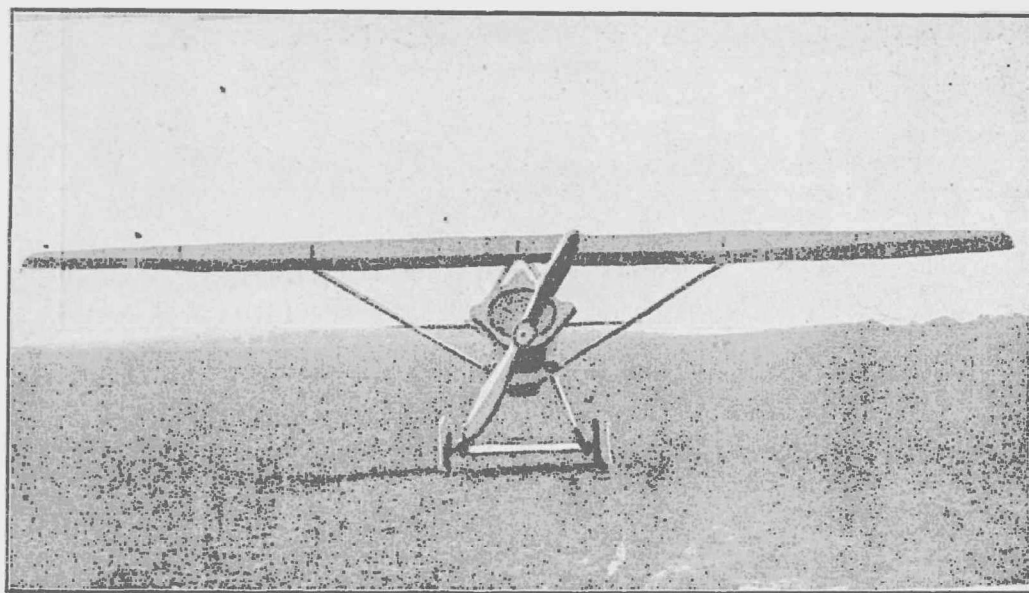
* * *

Пут Енглеска-Аустралија је био за време месец октобра позорница живе борбе између разних енглеских пилота, жељних да побољшају рекорд од 15 и по дана кога је утврдио 1928. год. авијатичар Берт Хинклер, између Лондона и Пор Дарвина (Аустралија). *Дели Телеграф* да би фаворизирао борбу, одредио је 1000 ливара за награду победника. Сви такмичари су летели на туристичким авијонима.

Енглец Матјус пошао је први. Он је напустио Лондон 16. јуна, на Пус Моту са мотором Џипси III. Пошто је прешао преко Београда, Цариграда и Алепа, стигао је у Караши 22-ог, 23-ег у Алахабад, 24-ог у Калкуту, 25-ог у Аиаби, а 26-ог у Рангун.



Авијон са ваздушним хлађењем.



Авијон са воденим хлађењем.

Овај лет отпочет и продужен под одличним условима брзине, морао се прекинути на 160 км. од Рангуна, где је права провала облака приморала Матјуса да се заустави. Елиса му се при спуштању сломила. Оправке су трајале неколико дана и пилот је успео да продужи тек 8. Октобра. Стигао је у Сингапур 13-ог и завршио је свој лет у Порт-Дарвину 14-октобра. Рекорд је био далеко од тога да буде тучен.

Други такмичар за рекорд брзине Енглеска-Аустралија, поручник Хил пошао је 5. Октобра; сутра дан је био у Пешти а 9-ог је прошао кроз Алеп; 11-ог је био у Караши. Пошто је 13. био у Рангуну, Хил је за два дана тукао Хинклера. Продужујући свој лет, авијатичар је прешао Сингапур, Батавију и Сурабају. Најзад, играчка зле среће, поручник Хил постаде жртва једног несрећног случаја, који га је приморао да се одрекне своје намере до Аустралије. Авијон је морао да се спусти на обалу између Копанга и Атапсепое. Покушавајући да поново узлети, апарат је капотирао. Авијон је био врло оштећен али се пилот срећно спасао.

Овај покушај је пропао на 500 км. од циља.

7. Октобра Пикторн и Чебот су напустили Лондон на „Пус Моту“, желећи да туку Синклеров рекорд. Истога дана су стигли у Београд. Пошто су прошли Цариград, посада је дошла до Линге у Персији. Како су им тамошње власти правиле доста сметња, то су се задржали. „Пус Мот“ је тек 12-ог стигао у Караши.

Пошто су оценили да неће имати среће више од

Хинклера, Пикторн и Чебот су се вратили ваздушним путем у Енглеску.

Најзад, последњи али зато не мање значајан конкурент, јер је он одржао сјајну победу, Кинсфорд Смит, сам на „Ауто-Авион-у“ са мотором Џипси II пошао је из Лондона 9-ог октобра. Славни авијатичар је летео дивно. Његове етапе су биле: Рим—Атина—Алеп—Бушир—Караши, где је био 13-ог октобра. Затим је продужио преко: Алахабада, Рангуна, Сингапура. Не спуштајући се у Батавији, Кинсфорд Смит је одлетео право за Сурабају.

18-ог октобра славни пилот је прешао своју претпоследњу етапу Сурабаја—Тимор. А 19. у 14 h 26 победник Атлантског и Тихог Океана спустио се у Порт-Дарвин, где га је огромна маса света дочекала са великим одушевљењем.

Енглеска је била везана са Аустралијом за 10 дана, 2 часа и 18 минута а раздаљина од 16.625 км. преваљена са просечном брзином од 170 км. на сат.

Кинсфорд Смит, који је све своје друге велике летове извршио у пратњи своја три друга, показао је, потукавши Хинклеров рекорд, каква је његова лична вредност.

После одмора од неколико сати, победник је продужио лет ка Сиднеју, где је стигао за два дана. При спуштању, Кинсфорд Смит је изјавио да неће више предузимати велике летове, него да ће се посветити администрацији ваздушних линија које је успоставио у овој земљи.

Утакмича планера на Rhön-у 1930. године.

Od 1920. g. najbolji iz grupe avijona bez motora — jedrilica, skupljaju se svakog avgusta na Vaserkupu, najvišoj zaravni planinskog lanca Rhön-a.

Tu se utakmičari bore u značajnoj utakmici i imaju priliku da izmenjaju svoje misli i rezultate svojih eksperimenata za najveće dobro avijona bez motora.

Ceo svet sada zna za „Istraživački Institut“ i za „Školu za let bez motora na Renu“. Vrednost naučnih radova i važnost neobičnih performansa ta dva organizma već su dobro poznata aeronautičkim inženjerima, konstruktorima i pilotima vazдушних линија.

Otuda u Rhön dolazi svake године све више заинтересованих, а августа месеца ове године присуствовали су велици утакмича од:

Engleza: Ser Seftom Branker, biv. direktor civilnog vazduhoplovstva; pukovnik Sempil, predsednik Kraljevskog Aeronautičkog Društva; Džilbert Ualker, predstavnik Carskog Koledža u Londonu; kapetan Nidhem, u ime R. A. F.; inženjer Skot Hel, predstavnik Tehničke službe;

Francuza: inženjer Abriel;

Italijana: kapetan Nanini, direktor „Škole za let bez motora“ u Pavulo; inženjer Tejhfus iz Pavula;

Madjara: potpukovnik Bernard, direktor „Škole za let bez motora“ u Budim-Pešti;

Španjolaca: Žuan Boa, direktor avijatičke škole u Albaseti;

Rusa: inženjer Sergije Stoklicki is Aerotehničkog Instituta u Moskvi. — Isto tako bio je prisutan i велики број ђака из ових земаља.

Ovoliko interesovanje za avijaciju bez motora nije ni malo čudnovato, pošto se let bez motora organizuje svuda po malo i pošto je dobio svoje zvanično priznanje u Frankfurtu, osnivanjem „Internacionalnog Odbora za izučavanje leta bez motora“.

I ove, kao i 1929., nedostatak kredita je stavio Organizacioni Odbor u položaj da se odrekne takmičenja između pilota i djaka. Redukcija kredita se dala osetiti i na nagradama.

Srećom se može konstatovati da ti razlozi ne utiču na pristalice leta bez motora, koji su učestvovali u isto tako velikom broju, o čemu svedoči oduševljenje grupa za let bez motora.

Prvog dana utakmice, dvadeset osam od četrdeset angažovanih aparata (a to je bio dozvoljen maksimum), bilo je montirano i primljeno u utakmicu od strane Tehničke Komisije za kontrolu aparata.

Za vreme petnajest dana utakmice, od 9. do 24. avgusta, ni jedan nesrećan slučaj, nikakav kvar nije proizašao zbog materijala, što dovoljno dokazuje stepen sigurnosti koji je dostignut u sadašnjoj konstrukciji planera.

Ovaj sjajan rezultat se ima prepisati velikim delom samoj Tehničkoj Komisiji, koja vrlo savesno ispituje sastav i solidnost ovih aparata.

Utakmice su se sa naročitim sjajem završile 24-og avgusta. Велики број планера је ангажован у овој последњој утакмичи (за трајање лета). У извесном тренутку, 14 планера је летело на visoravni Vaserkupa, neki na velikoj visini, a poneki već u oblacima.

Капетан Барнард на „Пус Мот“ у везује Енглеску са Малтом и натраг за 27 часова лета.

Један врло успео лет на великој раздаљини извршио је од 31 јула до 1 августа капетан Барнард, познати пилот који је извршио велике летове у друштву војвоткиње од Бедфорда.

Пошао је из Лимна 31. јула у 5 часова у јутру, прешао Француску, ишао дуж обала Италије, прелетео Сицилију и у 6 час. у вече спустио се на Малту, где је преноћио.

Сутра дан, Барнард је пошао натраг. Са Малте је пошао у 4 ч. из јутра и после врло доброг лета стигао на Кројдон, пред вече.

Пут тамо и натраг, т. ј. раздаљину од 4344 км. прелетео је за 27 ч. 30. За који било други начин путовања од Лондона до Малте требало би око 60 часова.

„Авион је летео да не може боље бити, — рекао је капетан Барнард кад је атерирао у Кројдону. Ниски облаци, натерали су ме да летим на висини од 5500 м. скоро за цело време трајања лета, и тамо и натраг и тек од Ђенове — идући за Малту, могао сам видети земљу под собом. У извесним тренуцима не сам се најмање до 5000 м.“

Капетан Барнард пилотирао је туристичким авионом за велике даљине типа Пус-Мот, истоветан као и авијон који је недавно купио Принц од Велса.

И ако лет није званично контролисан, како тражи

Авијатичка Интернационална Федерација, он туче рекорд за 1500 км. кога је установио Берт Хинклер, на авијону Авијан Цирус, за време свога лета без спуштања од Лондона до Риге.

Барнард је носио два писма за гувернера Малте, једно од стране М. Џ. Х. Томаса секретара Доминиона а друго од Сер Сефтона Бранкера, бив. директора цивилне авијације.

Рекорди које је потукао капетан Барнард:

Енглеска — Индија, за 4 дана и повратак за 3½ дана.

Енглеска — Рт и натраг за 20 дана.

Овај бриљантни пилот је такође први летео без спуштања од Енглеске за Африку, од Картума до Каира и од Буловоја до Рт-а.

Овим летом је капетан Барнард стекао још више признања као одличан, одважан и сигуран пилот. У туристичкој авијацији се полажу с правом велике наде у њега.



† Конст Де ла Во — председник Међународне Авијатичке Федерације, погинуо на авијону приликом своје пропагандистичке штурме по Америци.

Рио де Женеиро на три дана од Париза.

Авијатичар Жак Мермоз и његови сарадници извиђач Дабри и радиотелеграфиста Жилие, извршили су један такав лет који ће ући у историју победе ваздуха.

Хидроавијон који је пренео, у једном дивном скоку та три човека из Сен-Луја у Сенегалу до Натала, за 21 час, потукао је светски рекорд у раздаљини за хидроавијоне у правој линији, са 3173 км.; рекорд пре овога, држали су Родерс и Конел од 1 септембра 1925 г. са 2963 км.

Пошто су потукли светски рекорд хидроавијона у раздаљини у затвореном кругу, Мермоз је отишао за Сен-Луј у Сенегалу где је чекао редовну везу која обично иде за Јужну Америку, које лађом које авијоном.

Авијон је напустио Тулуз у недељу ујутру у 6.10 да пређе ове етапе.

11 мај: Тулуз 6.10; Барселона 7.55; Аликанте 10.50; Казабланка, 16.05 Агадир 18.55; Рт Жиби 21. — 12 мај: Вила Цинерос 1.35; Пор Етјен 2.25; Сен-Луј у Сенегалу 6.40.

У Сен-Лују, пошта је натоварена и једнокрилац Латекоер 28 деколира 12 маја у подне, да би без спуштања прелетео Јужни Атлантук. Бежична телеграфска одржава сталну везу између апарата и земље, и за сваки сат, за сваки минут, знају се детаљи једног лета чија правилност бива монотона, са толиком се прецизношћу она врши.

13 маја хидроавијон пролази у 4.55 поред острва Сен-Пол и атерира у Натал у 9.10 (по франц. времену), тј. у пет сати изјутра по локалном времену.

У 7.30 (локалног времена), један сувоземни авијон узима пошту коју је Мермоз донео да би је пренео за Рио де Женеиро, Буенос-Ајрес и Сантијаго у Чили. Писмо предато у вече у Паризу може се за три дана прочитати у Рио де Женеиру, за четири дана у Буенос-Ајресу а за пет дана у Сантиагу у Чили.

Апарат који је компанија поверила Мермозу, био је онај исти којим је он потукао рекорд хидроавијона за раздаљину у затвореном кругу: један Латекоер 28. Овај апарат, који је забележио већ три рекорда, задобио је још један, и то не мање сјајан.

Широк 19 метара а дугачак 13 м. празан је тежак 2600 кг. а са товаром 5200 кг.

По води је ношен са два потпуно метална флота која имају десет одељења која не пропуштају воду.

Мотор, један једини је Хиспано-Суица од 600 к. с., који између осталих рекорда бележи и рекорд у правој линији са „Знаком Питања“ Париз — Цицикар у једној етапи.

За време целог трајања лета, веза бежичне телеграфије је била савршено обезбеђена; она се вршила не само са Паризом него и са Тулузом и другим станицама Аеропоштанске Компаније (од 11 до 21 сат на таласној дужини од 27 метара, а од 21 до 6 часова на 53 м.).

Компанија има емисионих радио станица са кратким и дугим таласима, Радио А. А. у Паризу, Тулузи,

Барселони, Аликанти, Малаги, Тангеру, Агадиру, Порт Етијену, Порто, Сен-Луј, Дакар, острвце Сент-Пјер и Пол, Бахија, Рио де Женеиро, Буенос-Ајрес.

Ево неколико биографских података о посади на хидроавијону:

Пилот, Жан Мермоз, 29 год. 3500 сати лета до 1 априла 1929; на служби у Аеропоштанској Компанији од 1924 год.; учествовао је у спасавању Лора Боржес-а (1926); 1927, лети са Негрен-ом, за 23 часа од Тулузе до Сен-Луја.

Жан Мермоз нарочито је познат у Јужној Америци. Поседује велику златну медаљу Аеро-Клуба. Мермоз има више од 4000 сати лета, од како је у својој 19-ој години, 1920 добио свој бреве. Одликован је и орденом Легије Часте 1927.

Извиђач: Жан Дабри, 29 год., мар. капетан, постао извиђач, друг Мермоза у рекорду за трајање и раздаљину (12 априла), најстарији, јер је рођен 8 децембра 1901 у Авињону, док је Мермоз рођен 9-ог у Обантону. Дабри је радио за Поморске Месажерије за време од 4 године, па је лане ступио у Аеропоштанску Компанију за команданта једне лађе за „депанирање“ на Средоземном Мору. Али је он желео да лети и да постане ваздухопловни навигатор, и показао се одличан у тој служби. То је учинило да је добио да учествује у посади са Мермозом, за рекорде.

Леополд Жилие, радиотелеграфиста, рођен је 22 марта 1903 год. у Марсељу. Ступио је у Аеропоштанску Компанију 1928.

Тај исти лет извршили су већ Кост — Ле Брикс, Ферарин-Дел Прете, Жиминез-Иглесиас, Шал-Лар Боржес.

Све дуже и дуже.

Када су 1928 године белгиски авијатичари Кроиџ и Гренен тукли са 60 часова рекорд трајања са снабдевањем, цео свет се дивио пред том значајном издржљивошћу. Зар то није био чудесан напредак у односу на рекорд пре тога, који је трајао само 37 сати?

Шест месеца доцније, Фокеров тримотор „Знак питања“, одржао се у ваздуху 150 сати, то ће рећи више од 6 дана. Техничари су сматрали тај нови рекорд као максимум онога што се може тражити од мотора који се непрестано окреће. Никад нико није смео ни помислити да ће један лет моћи трајати неколико недеља. Од тада је и то било, у неколико махова.

Многи ће упитати: чему служе ти дугачки летови? Сви данас знају да један мотор може врло дуго да се окреће. Да ли искуство, које се добија од оваких летова, оправдава толике трошкове и напоре које они изискују?

Да! Не може се порећи неоспорива вредност тих покушаја, јер они подвргавају разне делове мотора максималним напорима и одређују који је од њих најмање отпоран: а то омогућава да се појачају слабе стране.

„Знак питања“ је био принуђен да атерира када су полуге карбуратора почеле да се изједају, услед недостатка мазива. За следећи покушај нашло се и томе лека, и на тај начин се отишло још даље.

Недавно, приликом покушаја браће Хунтер, мотор је почео да сустаје, кад се филтр за зејтин задрљао. Још један недостатак кога треба отклонити.

Најдужи лет који је до сада извршен, јесте Дал Џексонов и Форест О’Бријенов. Они су однели рекорд са 420 часова, али су они били решени да пређу још даље. 22 јула су деколирали са Сен-Луја. 13 августа, у 9h 25 по америчком времену; рекорд је био потучен. Авијатичари су предузели свој лет, желећи да успоставе једну заиста сензационалну перформансу. Надали су се да ће одржати 700, па шта више и 1000 сати.

Али људи предлажу, а мотор располаже. За време ноћи између 16 и 17 августа, мотор је почео да сустаје, и осетан мањак зејтина приморао је наше хероје да прекину свој подвиг.

У 6.37 часова 17 августа, грациозни моноплан се спустио на аеродром Св. Луја. Рекорд је био потучен са 647 сати и 28 минута. Авијон је летео са просечном брзином од 150 км. Прешли су 100 хиљада км. тј. $2\frac{1}{2}$ пута круг око света.

Апарат којим су се служили за остварење ове перформансе, био је Куртис-Робинс, снабдевен мотором Куртис-Шаланжер са 185 к. с. и хлађен ваздухом.

Овај нови рекорд доказује да су методе снабдевања у лету достигле такву прецизност и безбедност, што ће свакако послужити за прекоокеанске летове, или за прелетање великих раздаљина чији прелет представља велике тешкоће.

Нови авијон принца од Велса.

Принц од Велса је одушевљен авијацијом. Број његових летова се не да избројати. До сада се Принц служио војним авијонима. Али, како је и сам пилот, зажелио је да има свој сопствени авијон. Његов избор се задржао на последњем типу Де Хавиланда. То је једнокрилац туристички, назван „Puss Moth“, који се покреће мотором од 120 коњ. сна. На авиону се налази једна врло угодна кабина, она је удешена за два путника, а за сваки случај и за једног трећег. Како је кабина сва у прозорима, путници и пилот располажу савршеним видиком, мотор звездаст а физелаж врло издужен у напрег.

већина више воли апарате, у којима се налази на слободном ваздуху.

Ма да је *Пус Мот* још доста нов авијон, он је дао доказа о својој вредности, приликом лета капетана Барнарда од Лондона до Малте.

Карактеристика Де Хавиланд *Пус Мот-а*:

Укупан распон крила: 11·205 м.
 Распон склопљених крила: 3·950 м.
 Укупна дужина: 2·135 м.
 Максимална дубина крила: 1·980 м.
 Укупна носећа површина: 20·242 м.



† Инж. Милош Шен



† Др. Иво Шестан



† Душан Крунић

три млада живота, положена за бољу будућност нашег ваздухопловства.

Каросерија је врло луксузна и ни у чему не уступа најбољим аутомобилима. Сви су инструменти тако распоређени да су на дохват пилоту.

Кућа де Хавиланд је конструисала такође и мотор за *Пус Мот*, један Џипси III, са четири цилиндра у правој линији и са ваздушним хлађењем.

Резервоари за гориво су смештени у крилу, са сваке стране физелажа.

Потпуно снабдевен а и удешен за лет, *Пус Мот* се продаје по цени од 175.000 франака.

Дајући ову врсту авијона, кућа Хавиланд, која је већ постигла сјајан успех са својим Мот-ом, хтела је да лансира публици један елегантан апарат са унутрашњим уређењем, које би задовољило и најрафинираније. Иако по неке туристе воле да путују а да не морају да навуку летеће одело, верујемо да велика

Снага: 1 мотор Џипси III обрнут од 120 к. с.
 Тежина празног: 522 кгр.
 Тежина горива: 80 кгр.
 Распожив корисни товар: 260 кгр.
 Укупна тежина при лету: 826·800 кгр.
 Товар по м²: 43 кгр.
 Товар по К. С.: 7 кгр.
 Снага по м²: 6 К. С.

Перформансе које је овај апарат постигао следеће су:

Максималне брзине: . . 200 км. на сат.
 Брзина крстарења: . . 168 км. на сат.
 Минимална брзина: . . 76·800 км. на сат.
 Брзина успона на земљи: 200 км. на минут.
 Практични плафон: . . 3950 м.
 Рејон делања при брзини крстарења: 700 км.

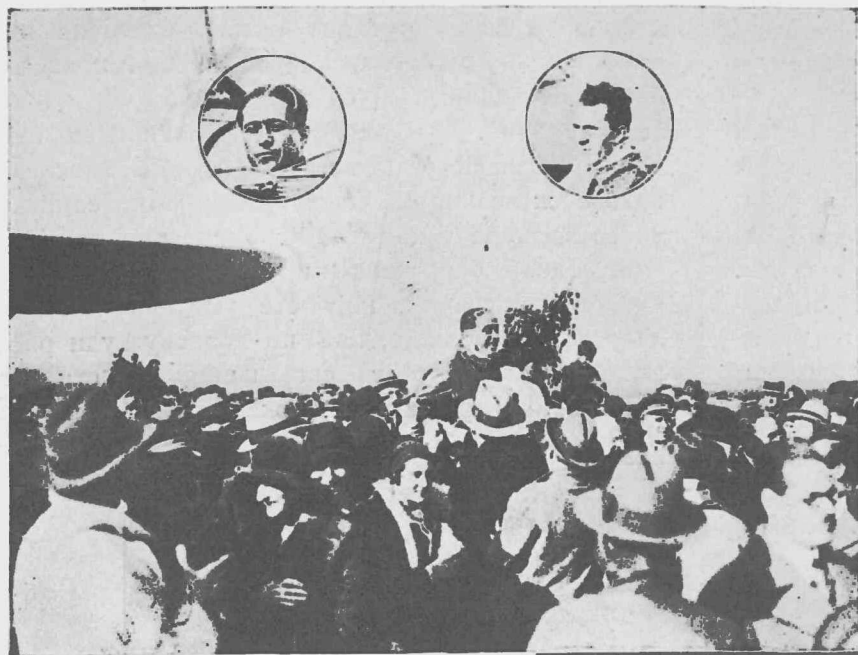
Авијон „Мис Колумбија“ по други пут прелази Антлантук.

Преко Антлантика још једном је извршен лет у правцу исток—запад. Посада која је извршила овај леп лет припада Канади. Капетан Бојд је пилотирао а поручник Коној је био извиђач. Апарат је добро позната „Мис Колумбија“ која је послужила Левину, када је без спуштања летео од Њујорка до Котбуса (Немачка) 1927. Конструисао га је Американац Беланка, а мотор му је Wright Whirlwind од 200 к. с.

Нови победници океана напустили су Монреал 13. септембра и пошли ка Новој Земљи, али их је врло густа магла спречила да стигну до циља. Били су приморани да се спусте у Шарлотетовну. 23. септембра су продужили лет и стигли у Харбур-Грас.

Требало им је још неколико дана пре него што су пошли на велики лет. 9. октобра пошто је све било завршено, грандиозни једнокрилац, изведен из хангара

у 11.30 ч. (15.20 по Гринвичу), полетео је ка Европи. Пошто на апарату није било бежичног телеграфа, није било много новости. Један једини пут га је лађа „Ланкастрија“ опазила југо-источно од Харбур—Граса.



Сјајан успех Коста и Белонша, који су у једном лету савладали на авијону „2“ ваздушни пут Париз—Њујорк.

10. октобра јављено је бежичном телеграфијом да је „Мис Колумбија“ прелетела Океан, да се спустила на чврсто тло у околини Треска, малог места на острвима Сцилеј, на педесетину километара југо-западно од Корнуеја.

Принудно спуштање је било извршено због тога што је цев за бензин једног од резервоара била запушена. Да се овај „пан“ десио неколико минута раније или доцније, можда се више никад не би говорило о „Мис Колумбији“ и њеној вредној посади. — Значи да је Бојда и Коноја послужила изванредна срећа.

После свога атерирања, пилот је дао неколико детаља о лету. У почетку, лет је био успорен ветром спреда, и кад се спустила ноћ „Мис Колумбија“ је имала да прође кроз јак пљусак. Сутрадан ујутру густа магла је покривала пределе преко којих су летели и време се побољшало тек нешто мало пред Европу. Апарат је отишао у страну за двеста километара, отуда и његово спуштање на острву Сцилеј.

11. октобра посада је продужила свој лет и после

кратког путовања стигли су у Кројдон, где су били одушевљено дочекани.

„Мис Колумбија“ је прелетела око 3800 км. за 25 часова и 10 минута. Ово је десети прелет Атлантског Океана извршеног у правцу запад—исток.

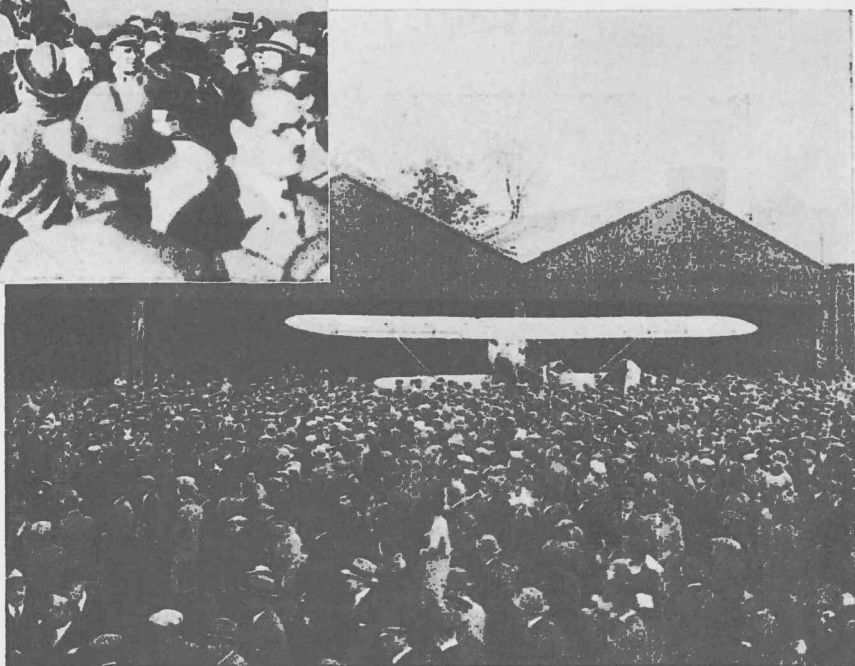
А ево листе девет осталих:

Јуни 1919. — Алкок и Бровн: Нова Земља—Ирска,

Мај 1927. — Линдберг: Њујорк—Ле Бурже,

Јуни 1927. — Чемберлен и Левин: Њујорк—Ејслебен (Немачка),

Јули 1927. — Берд, Новил, Акоста,



Балч: Њујорк—Вер на Мору,

Август 1927. — Брок и Шли: Нова Земља—Кројдон,

Јуни 1928. — Гордон, Стулц, Мис Ерхард: Њујорк—Берни (Енглеска),

Август 1928. — Хуненфелд, Кон, Фрицмориц: Ирска—Острво Гринлеј,

Јуни 1929. — Асолан, Лефевр и Лоти: Њујорк—Сантандер,

Јули 1929. — Вилијамс и Јансеј: Њујорк—Сантандер.

Капетан Бојд је први пилот Канађанин који се борио на француској земљи. Бид је оборен 1915. и заробљен, али је успео да побегне. Сада је пилот.

Поручник Конор је специјалиста извиђач.

О заједничком ваздушном промету.

Ван сваке сумње је, да је ваздушни саобраћај у сваком погледу бољи од сваког другог. То је стил за проспекте, али који није никад слагао. Они који се служе ваздушним линијама су једног истог мишљења: један износи њихову једноставност, други брзину, а некоји опет лакоћу са којом се помоћу њих решава проблем циркулације.

Али ваздушни омнибус има још једну особину, коју се многи не сете да похвале, једну особину која

му доноси наклоност рафинираних људи, једну особину која је на бази симпатије коју англо-саксонци гаје према авијацији, пуној удобности; једну особину коју може само жена да оцени по правој вредности, а коју, у осталом, једна жена опази чим седне у авијон: у авијону нема прашине, неизбежног друга сваког другог путовања.

Прашина, подмукла, макиавелска непријатељица. Она чини од једног купца гнездо за рђаво расположе-

ње. Она елегантну даму претвори у право чудо. Она се издужи по путевима као ни мало жељен тамјан при пролазу аутомобила. Она напада на грла аутомобилских путника боље него ли неки калабријски бандит. Она се увлачи у њихове ноздрве, под њихове трепавице, тако неодољиво као нека рђава мисао у чисто срце. Она прља лице, одела, па чак и душе, због љутње коју изазива. То је горгона која трује најлепше ствари и сенка, која пада на најсветлије пролећне дане.

Ево дакле ремек-дела авијације, она је победила праšину: она је узела у своју службу чистаче којима ни један синдикат не наређује да између сваког замаха метлом, протекне мало времена, колико да се обрише чело. Небески путеви се величанствено одржавају. Једва да се по неки облак провлачи, да би, кад-кад, путницима дао илузију да су из близа видели рај, кога су спазили некад на некој слици или на насликаном прозору у некој капели.

не изигравати страх... Најзад, начин на који проводи своје време, зависи од ње саме.

После једног, два, три или пет часова путовања, према томе да ли пут води ка белгијској пешчаној обали, или класичној лондонској магли, или ка индустриској праšини Немачке, или ка сунчаним јужним крајевима, наша путница силази стресући се, можда мало укочених удова, али насмејаног и свежег лица. Ни једне длачице да се дотера, ни трунке праšине да се одстрани... Сви они, који пошавши са пуно жеље да виде извесно место или неко лице, после три сата војње железницом, стижу са једном једином жељом да се загњуре у каду — разумеће ово задовољство.

Једна лепа жена која путује авијоном личи на скупочену играчку, коју сте умотали у памук и свилену хартију и коју, кад по доласку кући распакујете, видите нетакнуту у свој њеној кртости. Јер то је заиста тако трошно, једна жена...



За време лета „Графа Цепелина“: у трипезарији.

Ваздушни дилижанс пролази кроз њих са ведрином, а иза својих широких прозора, путнице, извлачећи из своје торбице — по навици — огледалце, опажају са задовољством да се ни прамен косе није пореметио, да им се нос не светли, нити им лице изражава умор. И то је важан разлог због кога их овај начин путовања одушевљава.

Погледајте елегантну даму која долази на аеродром. Она се жури, мало је грозничава и стеже под пазухом једно мало кученце које лаје. Док јој један чиновник спрема карту и док њен пртљаг — њен многобројни пртљаг — иде на вагу, она брзо прегледа да ли јој је коса у реду под њеним „клош“ шеширићем; мало пудера на лице, мало „ружа“ на усне, тек колико да би могла, при пролазу, да занесе пилоте...

А затим иде, смешећи се радозналцима, којих има увек доста пред станицом, на асфалтиран квадрат где је чека велики биплан пун важности: један галантни чиновник пружа јој руку, она се пење уз покретне степенице, смешта се у стаклени кавез, брижљиво изабира своје место: „На дну је најбоље, јер се пејсаж најбоље види, али напред је боље, јер вас тамо боље виде ваши сапутници“.

После, пошто је уживала у емоцији полетања, задуби се у последњи роман Рене Голдштајна, или се занима тиме да препозна варош изнад које лете, или склани познанство са сапутницима, знацима, пошто су речи скоро немогуће, или се чак забавља тиме што

Дајемо реч закералу: „Све је то лепо, каже он, ако дама која је у питању, није на путу имала ваздушну болест...“ На то би се могло одговорити, да је врло забавно шеткати се улицама, али ако би наступио земљотрес...

Ваздушна болест је један аксидан. Неоспорно да по нека лица на које земљина привлачност утиче у већој мери не могу да напусте површину земљине кугле, а да не осете како им се срце окреће. Тачно је да извесне атмосферске прилике имају на ваздушни брод и њене путнике, исти онакав утицај, као и таласи гасконског залива на неку лађу. Јер, авај! ништа није савршено на овом свету.

По овом принципу, на ваздушна крштења долазе људи са цеповима натрпаним колонском водом, ментол-пастилама, разним дрогама, па чак и флашицом онога о чему се не би смело говорити. Дрхћући стављају ноге на карленгу, а прва им је брига да оду — до места одређеног за олакшање болесника. За ове постоје две евентуалности: или су убеђени да ће се разболети, и већ су болесни, пре него што је авијон и напустио земљу; или ће се изненадити што су тако одпорни и према тој болести од које су се тако страшно бојали.

Заиста, под повољним околностима, ваздушна болест је доста ретка. А они који од ње пате, пате само зато што фиксирају погледом врхове крила, чије се треперење, изазвано кретањем апарата, не би друкчије ни осетило.

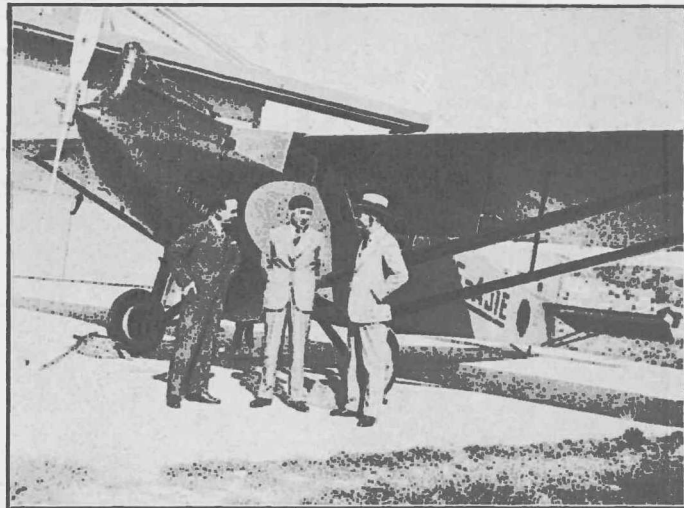
Наравно да је са свим друга ствар кад је бура. Па и за то треба бити предиспониран.

А што се тиче оних који јој подлежу у свако доба — а и њих има — признајем да нису у тим моментима лепи. Извесно поређење које је начинио песник Фернан Грег, говорећи о бојама којима би се симболички окитила модерна поезија, а које вам ја, у осталом, нећу поновити, добро би се могло применити боји лица жртава ваздушне болести. А кад је тај мученик млада кокетта, о којој смо говорили, без сумње да зажали горко што није узела оно место у дну омнибуса, где је нико не би видео.

Један једини лек против тога: отворен авијон. Тако је немогуће осетити ваздушну болест. Они који могу да искористе мали двосед, или јеш боље они који имају један мали туристички апарат, они су заиста повлашћени. Они имају све радости од авијације а заклоњени су од свих непријатности. А то је немогућа ствар у заједничком промету. Премда постоји један начин, али не смем да вам га поверим. Не треба ипак претерати....

Ево у чему је ствар: благодарећи заштити небеској и земаљској, а ове последње су најпотребније, потрудите се да добијете место поред пилота, на слободном ваздуху. До тога се врло тешко долази. Али кад сте већ тамо, какво задовољство. Тамо и највећа љуљања, највратоломнији рему-и, најјачи виражи, постају врло занимљива игра. Ви можете веровати да земља губи равнотежу, да се небо игра ракетом и да му је

авијон лопта, да је ветар побркао апарат са једном чашом коктеља... поред свега тога ви сте спокојни. Ако сагнете главу, добијете шамар — од ветра; ако пада киша и ако извучете испод заклона врхове прстију, изгледа вам као да су прорешетани оловом; а



Чувени Француски авијатичар Ле Брикс (у средини) на аеродрому „Београд“

ако није много врућина, изиђите из апарата са једном малом главобољом. Али нећете бити болесни.

Међутим, госпођо, не треба вас пустити да будете мучки изненађени. Седајући поред пилота напустите сваку наду. Никаква капа вас неће заштитити. Ни тамо нема прашине, као ни унутра. Али збогом локне, ондулације, пудеру, шминки и остало...

Аеродром будућности.

Летови преко океана, у почетку израз смелих и спортских духова, данас су претече редовног прекоокеанског ваздушног саобраћаја. Век, у коме живимо, слави победу простора и времена; Европа и Америка у својим пословима траже што тешњу и бржу везу, коју не могу да задовоље данашња саобраћајна средства — авијација је та, која ће дати решење овог проблема. Чланак, који ниже доносимо, показује како један амерички инжењер замислио пловени аеродром, чиме би се омогућио прекоокеански авијонски саобраћај.

Инжењери конструктори аеро-пристаништа не баве се само грађом сувоземних станица за авионе, него се исто тако труде да конструишу и огромне пловеће докове, где би авиони и хидроавијони могли да слећу и узлећу. Ове нове фабрике забележиће један велики корак ка решењу важног проблема приступа у центар великих градова.

Аеронаутички часопис „Airport“ доноси поводом тога један чланак од г. Бушмана, директора техничког сервиса америчког Института за металну конструкцију. Овај инжењер је израдио један план за пловни аеродром конструисан у целости од метала.

Искоришћујући искуство и коперацију главних конструктора челичних лађа, овај пловни аеродром у тежини од 7500 тона, морао би да гази воду седам стопа тако, да недостатак дубине код пристаништа, где би био укотвљен пловећи аеродром, не би пружао никакве тешкоће захтевима пројекта инжењерових.

У погледу конструкције, марински аеродром је један од најбоље простудираних и најуспелијих типова. На једној, релативно малој површини, могао би да пружи све оне услуге и могућности као и један сувоземни аеродром. Два моста стављена један изнад другог, од

челика су од једног до другог краја и слични су са платформом бојних бродова.

Пројекат овог маринског аеро-пристаништа израђен је по саветима пуковника Х. Х. Бел-а, шефа одељења које се бави конструкцијом аеро-пристаништа у трговачком одсеку.

Ево његових речи: „Пројектујући остварење једног аеро-пристаниште, мора се водити рачуна да је саобраћају једне ваздушне станице суђено да расте из године у годину, па према томе и значај његовог развића и организације мора бити сличан једној железничкој станици. Једно аеро-пристаниште мора бити окружено једном атмосфером пуном безбедности и сигурности што би уливало поверење код путника.“

И ако горња палуба на станици за атерирање може бити израђена према потребама, искуство нам каже да је површина од 300 м. на 60 м. довољно за добар атерисаж. Крута и јака структура као што је бетон, има међутим за атерирање великих особина гипкости које долази од принципа пловности пловног аеродрома приближујући се у многостановним условима за атерирање на палубама „Саратоге“, „Лексингтона“ и других лађа-носача авијона. Палуба, на коју слећу авијони, пот-

пуно је слободна. У центру, са сваке стране палубе предвиђено је по једно испупчење од 3 метара у пречнику, на сваком од ових је конструисана по једна те-



Лет „Графа Цепелина“: бацање радио антене.

раса око 30 м. дугачка, одређена за употребу путника или посетиоца. На крају сваке од ових платформи, постављена је по једна контролна кула, а испод ових се налазе магацини за резерву. Што се тиче осветљења, један нов проналазак омогућава управљање фаровима. Тако њихови зраци су пројектовани у правцу ветра или у правцу атерирања авијона, док светлост са стране довољно осветљава место одређено за атерирање. Једну до две миље у околи простор је осветљен једном серијом светиљки стављених по котвоказима на 160 м. удаљених једне од друге. Место да служи као пловећи елементи понтони су употребљени за смештање топлоте, светлости, моторне снаге, резервоара за бен-

зин, за гас и воду, за магацине за резерву и осталу употребу.

Захваљујући оваквој конструкцији, опасност од пожара је сведена на минимуму. Читава серија резервоара са водом налази се дуж палубе за атерирање и доње палубе, а може се ставити у покрет са обадва краја палубе. Да би се олакшало спуштање и узлетање и да би горња палуба могла да буде што слободнија, два елеватора од прилике 33 м. на 22 м. везују две палубе. Један нарочити распоред омогућује да се упоставе друге две дизалице за путнике. Горња палуба, која је удешена за службу, има површину од 60.000 м² и, благодарећи крутој конструкцији која подупире платформу за спуштање, на целој својој дужини не пружа никакву сметњу.

Аеро-станица, која захвата површину од 65 м. на 33 м. налази се у средини палубе за службу, и са два своја спрата даје све оно што пружа и једна сувоземна аеро-станица.

Ту ће бити и један хотел пристојних димензија, кућица за команданта, за пилоте, клубске сале, собе за помоћ у случају опасности; један ресторан, сала за игру, биро-и за карте, сала за пртљак, чекаонице и најзад једна метеоролошка станица. На сваком крају тога аеродрома једна велика тераса у виду сплава служи за пристајање летећих хидро-апарата или амфибија и за силажење путника и истовар поште и робе. Апарати се спуштају на те сплавове, помоћу неке врсте трамбулине.

Две платформе, конструисане на дну испод саме станице, служе за искрцавање путника. Једне широке степенице иду са тих платформи у чекаоницу. Ту се налази један слободан простор од 22 м. ширине који служи за склањање лађице или чамаца које доводе путнике. Један нов врло прост систем котвљења омогућава да се аеродром постави у правцу одакле ветар долази, па чак и ако струје и таласи отежавају маневар.

Ето како један Американац схвата маринско-аеро-пристаниште будућности.

Две нас војске гледају...

...Кад је већ реч о мегдану, допустите ми, господо, да и ја испричам један. А то је био мегдан над мегданима, једног јунака над јунацима!...

Тим речима изненади друштво млади поручник авијатичар, који дотле ничим не скрете на себе пажњу. Док се припремао за реч, лице му осипаше танко руменило. Почесмо га с неверицом загледати...

О надјунаку и надмегдану! Па то је нова ствар и поред свеколике неосетљивости према бескрају херојске садашњице, у којој је сваки трећи учесник јунак а сваки десети — величина; у којој се, међу армијама јунака једва назире гомилице пузаваца и шићарџија. Таква би прича била радосно поздрављена и на много угоднијем месту но што је воз профијантске и убојне спреме, којим смо путовали од Вертекопа за положаје. Сем тога указала нам се прилика да чујемо штогод из пловидбе по ваздушним висинама и борбе у зраку. Знамо толико, да су нам у авијатици најидеалнији борци, али о борби на ширинама ваздушног мора — нико ништа. Не указујемо им никакву нарочиту пажњу, јер их никад и не разликујемо кад се нађу међу нама. На њиховим

униформама још нема нарочитог обележја. А њихова скромност и свест о потреби најчистије жртве не дају од себе никаквих знакова.

Артиљеријски официр је сасвим случајно открио међу нама једнога од њих, и одмах, врло вешто, стао изазивати. Погодио је на врло осетљиво место, те ја, а вероватно и остали у друштву, већ осетисмо значај класичних стихова:

„Кад полубогови ишчезну са стазе,

Тад богови слазе...“

Зауостависмо дах. И он поче.

*

Ни десет дана нема од тог догађаја. Кад не бих имао безброј сведока, тешко бих се икад усудио да ово причам. Али сам уверен да се из душа хиљаде наших јунака, и толико исто и непријатеља, никад неће избрисати из успомене двадесет четврти јуни, светске ратне године — над Соколом.

Била је заповест да се изврши реглажа артиљеријске ватре и да се узму снимци непријатељских осматрачница са оног злогласног каменог зуба што се зове

Соко. Задатак је био обичан и пао је у део једном врло смелом пилоту и мени, као осматрачу. Наш је апарат старог типа, познати Вам „Фарман“, који се још једино употребљава за бомбардовање. Велики је па може да прими доста експлозива и, заштићен апаратом за гоњење, употребљује се за овај посао још доста добро. На оближњим секторима, у исто време, имало је да врши сличан посао више наших апарата за осматрање и гоњење; с тога нам није била нужна засебна пратња. У осталом и да се појави непријатељски авијон за гоњење, могли смо имати времена да му умакнемо.

Задатак смо извршили брзо и лако. Били смо већ у повратку кад се наднесе над наше линије, на истом месту, а свакако у истом циљу и један непријатељски апарат. Био је на великој висини и артиљерија га није могла да отера. А тог часа није се видео у ваздуху ни један наш заштитник.

Приметисмо непријатеља једновременно и ја се ипак изненадих кад мој пилот стаде окретати апарат и узимати висину и брзину за напад! Познавао сам његову одважност, али сам знао и околности, под којима се упушта у борбу. И опет се осетих поносит, јер се у висини не мисли на смрт, пошто смо увек у њеном крилу.

Иза непријатеља, који се удубљивао у свој посао осматрања, пловио је један пенушав облак, развијајући се брзо у свима димензијама. Што је наш апарат узимао већу брзину, све су нас оштрије били ваздушни таласи. Наша артиљерија прекиде паљбу и мој пилот окрете митраљез и скреса...

Неколико секунди по том, непријатељ пови крила, угаси мотор и страховитом се брзином стропошта на хиљаде метара испод нас. Поново га упали на време и клисну безобзирно натраг.

Мало вероватно, али наш противник беше побеђен. И мој пилот већ поче окретати натраг, кад из пенушавог облака, неочекивано испадеше пред нас два непријатељска ловца.

Били смо у врло критичном положају. Непријатељи су, очигледно, хтели да освете свога пораженог друга; још је очигледније било колико су им околности гарантовале за потпун успех. Једино нам је остало да и ми покушамо да се спасемо наглим падањем и, ако то успе, да се хвата ниско равница Моглена. Ако, разуме се, и за то није било доцкан.

Морам признати да се запањих кад мој пилот окрете апарат на првог противника. Кад са исправи, устави га за часак па ми довикну:

— Две нас војске гледају. Срамота је побећи с междана...

Па пусти мотор, а под његовом руком цикну митраљез. Непријатељ се одазва и полете на нас.. На одстојању од које стотине метара круже два апарата и крклају два митраљеза... Две минуте, две вечности.. Наш се апарат устреми на противника и.. мени се учини да се сударисмо...

После неколико секунди, кад потражих оком не-

пријатеља, он је био хиљаду метара испод нас и перјао свом снагом у правцу Прилепа.

Трећи непријатељ као да је оклевао. Изгледало је да не схвата ову мађијску победу. Али мој друг не оклеваше. Један полукруг па опет у — напад.

Немац отвори ватру и дрско кидиса. Две ваздушне немани носила су два бескрајна гнева у безуман судар!.. Секунд, два... Језа ми пође из пета, уз кичму и, у врху десног ува, стеже ме грч. Хтедох да зажмурим кад Немац потону...

Једва га нађох. Дубоко испод нас, кривом линијом хватао је прилепску равницу. А кад наш митраљез по-



г. Орестије Крстић, председник општине у Тетову, рез. ваздухоп. капетан-пилот.

беднички затрешта ваздухом, при одблеску сунца, још се, у даљини, назирао сјајан реп непријатељске рибе...

Изнад Сокола наш апарат описа три лука па крете натраг. Неколико ватрених цветова расу се око нас. Из њих искочише бели, лепезасти облачићи. Позади наших линија, из сенке Кајмак-чалана, с тешких батерија подиже се пламен. Па дим...

Сунце клонуло; брда већ бацају циновске сенке Могленом.

— Ваљан дан! — рече ми пилот, кад пред хангарима устави апарат, избушених крила.

— Сјајан! — одговорих и загрлих га.

*

Желите да му сазнаете име? Оно је збиља тако скромно и тако лепо. Зар не: Орестије Крстић, ђак-наредник пилот... Али гле! Ево нас поред наше гараже.

И наш мали, војнички воз писну, а ми у пролазу поскидасмо капе.

Војниште, 25-VII-1918.
„Ратни Дневник“ бр. 206.

Сава Дринчић.

Трећепозивци и први наци аероплани.

Одмах по објави рата 1914. године, Ваздухопловна Команда, чији је командант био инжењерски мајор Коста Милетић, добије наређење да се крене за Ваљево. Два апарата бијласа и један моноплас типа Блерио одмах спаковасмо; балонско одељење спремило се такође за покрет и другог дана угурасмо се у воз на станици Црвеног Крста код Ниша.

До Ваљева пуговасмо два дана. Ту утоварисмо аероплане на кола, ударисмо од станице ка начелству на окренусмо лево улицом која води за Мионицу. Свет за нама као да иду сибирски медведи! После пола сата стигосмо на Дабића поља. На једној страни смести се аеропланско одељење а на другој балонско. Сутра дан подигосмо хангаре и почесмо да монтирамо аероплане. Кад је све било дотерано у ред, пилоти капетан Станковић и поручник Томић почеше да лете ради тренаже. Из општине Ваљевске, по наређењу Врховне Команде, добош је лупао по целој вароши, да су стигли наши аероплани и да се на њих не пуца.

После неколико дана Врховна Команда нареди да један аероплан изврши извиђање у правцу Срем. Митровице, а други у правцу Босанског Зворника. За Митровицу би одређен да лети капетан Станковић са извиђањем поручником Новичићем, а за Зворник поручник Томић, сам на монопасу. Аероплани се кренуше одмах по добивеном наређењу. Њихов повратак очекивали смо најдаље кроз 2½ часова. Међутим, прође два, па и три часа, а аероплана још нема. Нервоза у ескадрили већ је почела да наступа. Командир капетан Илић нервозно се је шетао по аеродрому, сваки час загледајући у небо. Ускоро се сви војници окупише на терену. Дође командир балонског одељења капетан Југовић, стиже из вароши и командант мајор Милетић. Прође 5 часова, а апарата ни од корова. Командант крену у штаб и нареди да га извести чим се аероплани буду вратили. Мене послаше у Врховну Команду, да се известим, да се нису аероплани спустили на нашу територију. У Врховној Команди дочека ме један артиљериски мајор, који ми рече да у Врховној Команди нису добили још никакву вест о аеропланима.

Кад сам се вратио у ескадрилу било је 7 часова. Командир нареди да се спреме ватре, ако би се апарати случајно вратили. Мени пак нареди да опет идем у Врховну Команду и да се не враћам без извештаја. Јавих се истом мајору у Врховној Команди. Он ми даде једну столицу и заповеди: „Седи ту иза врата па ћемо видети“. Прође 8 часова нема ништа, 9 часова ништа, 10 часова опет ништа. Ја почех већ да губим наду да ћу сазнати што о аеропланима. Мајор ме опет једнако испитује којекакве ствари из авијације: — „Па добро, реци ми ти је си ли се ти возио на аероплану?“ — Јесам, одговарам ја. — „Па је ли страшно?“ — Како да није. Чим се дигнете у ваздух, коса се накомстреша ко брезова метла, још да не дају кожне панталоне, било би бруке. — Мајор чисто не верује, врти главом и чуди се.

Разговор наш прекиде звонце на телефону. Мајор скочи и ухвати за слушалицу и погледа на сат. Било је већ близу поноћ. „Ало, овде Врховна Команда. — Шта? Завлака. Јест, Врховна Команда? Ало, чекајте. Оди ти овамо,“ заповеди он, па ми пружи једну слушалицу. Ја приђем, узмем слушалицу у руке, прислоним на ухо и

чујем овај разговор: „Овде начелник станице из Завлаке! Молим Вас да ли се налази у нашој војсци артиљериски кап. II кл. Живојин Станковић и артиљериски поручник Војислав Новичић, авијатичари.“ — „Јест налази се — вели мајор. — Овде је код мене војник из његове јединице и чека цело вече да се јави шта је било с њиме.“ — „Они су овде код мене. Пали су око Осечине у једну њиву. Тамо су их ухватили војници, који чувају ђуприје и пропусте, везали их и дотерали к мени. Ја их чувам под јаком стражом.“ — „Слушајте — нареди мајор — одрешите их одмах!“ — Ја замолих мајора, да нареди да се капетан Станковић јави на телефон. Не потраја дуго времена кад по гласу познадох капетана Станковића. — „Ало Врховна Команда! — Је си ли ти Живојине.“ — „Јесам.“ — „Овде један твој војник који чека да говори с тобом.“ — Мајор ми пружи и другу слушалицу. — „Ало! Је сте ли ви г. капетане?“ — „Ја сам. А ко је тамо?“ — „Овде Мика.“ — „Слушај Мико! мени је нестало бензина и морао сам да се спустим код Осечине. Иди, саопшти командир, да нам пошаље 4 канте бензина, да би се могли вратити у ескадрилу.“ — „Разумем г. капетане!“

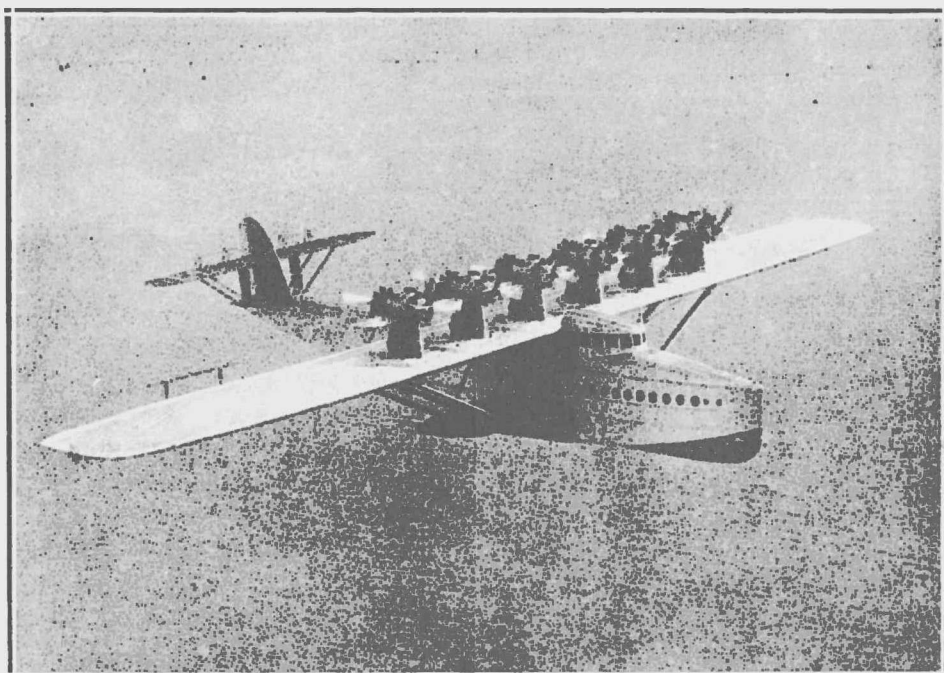
Све трчећи појурих у ескадрилу. Испод једног вењака, који је служио официрима као менажа, седели су капетан Илић, Југовић и поручник Веселиновић. Забринути седе и ћуте. Чим ме спазеше почеше ме распитивати са нестрпљењем шта је са аеропланима. Ја им саопштим мој разговор на телефону са кап. Станковићем.

Капетан Југовић одма предложи командир да он лично пође у Осечину са лаким артиљериским колима са четвором запрегом. Командир пристаде и у један сатноћи кренусмо са 4 канте бензина и потребним алатом. Самном седоше у кола Ципов, Микелић и Зелић, механичари и још један војник. Напред је јашио кап. Југовић на својој Ласти. Кроз Ваљево ишли смо ходом, али чим изиђосмо из вароши капетан Југовић ободе Ласту и појури, а ми за њим правац Осечине. Кола јуре у највећем трку; ми се тресемо унутра као компири, Зелић дебео па му није пријатно и једнако виче војнику Спаси који је јашио на предњој запреги: „Лакше Спасо! Лакше изгинућемо сви! — „Морам да терам“ — одговора спаса — „не нам умакне господ капетан!“ — Ја се ухватио за шараге као пијавица да не бих излетео из кола. Милекић једнако кукуриче као петао. Зекић је опет знао да лаје као овчарски пас. — Лани Зељо, бре мало! вичем му ја — биће ти лакше! Зеља поче да лаје: ав, ав, ав! а кола се тресу и скачу као бесна.

Путем смо наилазили на војнике 5-ог пука, који су у гомилицама ишли на положаје Цера. Дуж целога пука на сваком мосту и пропусту постављена је стража од старца последње одбране. Код једног већег пропуста било их је неколико. Један од њих био је на пропусту с пушком о рамену, а његови другови седели су недалеко око ватре и разговарали. Ту се заустависмо и капетан их упита да ли им је познато штогод о аероплану, који се спустио у њиховој околини. — „Шта вели? — Неопран?“ питају се старци. — „Аероплан!“ понавља капетан Југовић. — „Ова, знаш, ми смо чули да су ови наши један чвабски данчифт увалили тамо горенак, близу Осечина!“ одговори један

од њих. После четврт часа стигосмо код другог пропуста. Опет се заустависмо, опет их капетан Југовић запита: „Јесте ли ви видели неки аероплан овде?“ — „Шта, вели море?... неопран?“ — „Аероплан!“ понавља капетан Југовић, лупкајући Ласту по сапима корбачем. — „Шта ли му је то неопран?“ — питају се они у чуду између себе. — „Данчифт, данчифт!“ виче Милекић из кола. — „А! Данчифт“. Гракнуше сви у један глас. — „Ова, знаш, јест уватила ова горња стража један чвапски данчифт у Милковој њиви“.

И заиста, кад изађосмо из једне окуке, указа нам се аероплан у једној њиви покрај пута. Било је већ 4 сата и почело је да свиће. Ми поскакасмо са кола и капетан Југовић дотера коња до апарата и упита старца који је чувао аероплан, где су официри, мислећи на капетана Станковића и поручника Новићића. — „Је л чвапски?“ пита стражар. — „Каки швапски бре! — То су наши официри!“ — вели капетан Југовић. — „Море мани се ти тога“ — вели чика — „правцате швабе! Обучени у кожу ка мечке!“ Зелић, који је говорио одлично француски, рече нешто капетану француски. Стражари се згледаше међу себе као и неколико војника б. прекобројног пука, који су једнако у пролазу за положај свраћали у њиву да виде чвапски „данчифт.“ — „Море људи, ма реко би да су ово чвабе, видиш како чвапски цакају и имају одело од коже ка и они што их јуче заробисмо!“ рече један од њих. Заиста и Зелић и капетан Југовић имали су на себи кожне капуте. Чим капетан Југовић примети да је њихово држање изазвало сумњу



Највећи авијон света Do-X, којим ће се прелетати океан.

код старца, он сјаха с коња, скиде свој кожни капут и на његовим раменима указаше се капетанске еполете. Видећи пред собом српског официра старци променише мало своје држање, али опет гледају нас са извесним неповерењем. — Капетан Југовић им приђе па их запита где су официри. — „Ама знаш — рече један старац — ако си ти наш официр, баш да ти кажемо“.

— „Па него чији је“ дере се с пута Зелић. — „Јесам, јесам. Ја сам српски официр! Па зар не видите српску униформу“ одговори капетан Југовић.

Уплетох се и ја у разговор. — „Море не знаш ти ништа моје дијете. Тако су се и они јуче преобукли у наше официре. Чваби, моје дијете није веровати! Ђаво је чваба! у сановнику и рожданику пише, да је чваба и кишу измислио — вели чика.“

Капетан Југовић упита чичу хоће ли да нам исприча како је ствар текла. — „А што да нећу. Бог с тобом. Кад си наш како велиш“. Ми опколисмо чичу и он поче:

— „Знаш, ова ја сам јучерке био код пропуста, на стражи. Моје друство теком је ручало, кад на једанпут нешто зазврја у небо ка зоља. Један од наших другова вели: Море људи чујете ли како нешто зврји на небу? — Море, како небо! — вели други — то је бумбар ноде у стрњику.“

Мецко се ућута па јопет поче све јаче и јаче. Почеше горекана више и с пушке да пуцају по друму. Ми, вако знаш, стали, па се загледали један у другог. Шта ли је сад? ка вељимо. Да нису чвабе пробали вронт. Теком Јовица из нашег друства погледа у небо и викну: Ено га! — Кога бре? упита наш командир, — чвапског данчифта — вели Јовица. К' оружју, продера се наш командир Степоје. Дочепасмо пушке. — Пуцај! вели Степоје. Почесмо да пуцамо. Данчифт поче све јаче да зврји ка воденица поточара, па право на нас ка смушен, ћер му чвапску. Неки од друства не хте да га дочекају, већ бјеж! па у стрњику. Утече и командир страже. Останемо ја и ови вод, Томо. Удвостручимо ми ватру, теком се данчифт ућута, па полако иде и једнако се навија ђа на једну ђа на другу страну, па лет, лет,

ка неко пиле, и паде воде у Миљкову њиву. Из данчифта почеше да изилазе чвабе обучене у кожу ка мечке. Очи ка у буљине. Ми потрчасмо њима вичући. Стој! Предај се! Пуцају! — Шта се дерете матори магарци! виче онај један чвабо. — Ми смо српски официри, нисмо швапски. — Нећеш га мајци преварити! Не! велим му ја. У том стиже и командир Степоје са осталим друством из стрњике и викну: Везуј! Милентије и Ђуро скинуше кани-

це са себе и везаше чвабе. Они један чвабо, права, знаш, нека крвопија, а они други неки добар човек само се смеје.

Деде, ти, Милентије! нареди Спасоје, — отркни и викни претседника општине Миљка да дође овамо. Ама реци му да смо уватили чвабе и један данчифт. Нек пожуре могли би их зарана побити и затрпати. — Милентије оде. Не потраја дуго кад ево ти Миљка. — Помоз Бог Степоје! — Бог ти помогао! — Ђе га уватисте? — Ево баш воденака у твојој њиви. — Па шта да радимо с њима? вели Миљко. А шта можемо друго него да их побијемо и затрпамо — вели Спасоје — а данчифт да пошаљемо у Ваљево у Врховну Команду. — Чвабе пребледеше ка восак па се само погледаше. — Море неће да буде добро вели претседник — овај знаш, да се не љути начелник војне станице у Завлаци што смо њих побити, а нисмо га питали. — Море убите те чвапске цукеле — вели један господин што учи у Београд за инџинира. Воде дошао код родбине

вели — чкола закључана зато, што чвабе бију из топове у Биоград. — Море немојте људи! вели претседник — него да њих отерамо у Завлаку начелнику, а он тамо зна закон ратни па нека им суди. — Па ајд, како ти кажеш, Миљко! — велимо ми. Чвабе кад то чуше мало се ка би реко, повратише. Степоје постави мене и мог другара да чувамо овај воде данчифт, а сам са четири човека отера чвабе везане у Завлаку“.

Тако овај старац заврши своју чудновату причу. Капетан нам нареди да останемо код апарата а сам са колима оде у Завлаку по пилоте.

После оног силног трескања на колима осећали смо се уморни, те сва тројица заспамо под крилима аероплана. Ко зна докле би спавали, да нас војник не пробуди, јер је приметно кола на друму која се враћаху из Завлаке.

Уз припомоћ сељака, који су дошли из околних села да виде аероплан и војника изнели смо готово на рукама аероплан преко разваљених плотова на један мањи плато одакле је аероплан могао деколирати.

Кад испратисмо апарат, приђе нам један дежмекасти чичица и позва нас да се мало подкрепимо. Ми радо прихватисмо његову понуду. Сељанке бежу донеле две вруће проје, један заструг кајмака, један сира, два печена пилета и ракије. Чутура поче да шета од руке до руке: „Спаси Бог!“ рече Милун, онај старац што доказиваше да је „ухватио данчифт“. — На спасеније! — одговорих ја. — Море Милуне — нашалих се — рећи ћу команданту да те предложи за орден Марије Стојкове. — „Па и право је! Вели Милун. Зар смо се мало мучили!“

На Вердену у ескадрили „Рода“

Када ме после дуге возије по непознатим друмовима верденског сектора мој командант доведе у ескадрилу, био је већ мрак. Фебруарски, влажан снег вејао је и засипао упорно. Гацао сам до колена, корачајући за командантом, једва назирјући у мраку његову широку и масивну силуету. Био сам уморан, прозебао и узбуђен. После толико напора моје су жеље биле остварене.

Ту сам најзад. Влага што у мозак улази. Ниско црно небо. Потмула тутњава која се ваља и претура свуда у наоколо по мрачном хоризонту. Та силуета што се са муком тетура предамном. Верден, црни, херојски Верден. Са емоцијом свештеника који први пут ступа у цркву над црквама, газио сам по раскалањаном, разривеном тлу. Разбојиште над разбојиштима, са визијом ужасних агонија, царство смрти без наде, највиши жртвеник људског самоодрицања, крајњи врх ратничког мужанства.

Погурих се у мраку још више и пипнух руком, под мокрим огртачем еполету. То је била стара еполета метална, отвордла и поцрнела као руске иконе. Њу су прале кумановске кише, пекло брегалничко сунце, засипале мачванске прашине, ледили албански мразеви и шибао ветар могленских висија. Тврде су то биле еполете, као окамењене у свом облику.

Сину изненада разгнут улаз и ми ступисмо у огроман, топао, осветљен шатор. Шесет младића стајало је у полукругу. Шесет бораца најславније ловачке групе, елита француске авијације.

— Господине поручниче, рече ми командант, поставивши ме у средину круга, желим да вам искажем, у име мојих подчињених другова, сву срећу, што је нама припала част да примимо у свој круг првог српског официра на нашем фронту.

А затим окренут Французима:

— Господо, позивам Вас да поздравите униформу ове славне војске о којој смо до сад само слушали и којој смо се толико дивили. Шесет руку полете као једна салутирајући.

То вече, када сам угулио свећу у шатору, пољубио сам у мраку своје старе, неугледне еполете.

.... Једнога дана пред вече, ишетам с једним

другом до оближњег села. Село је било порушено и пусто. Само један старац држао је у још одржаном подруму малу кантину где су навраћали прозебли војници да се огреју и подкрепе.

Ужурба се чича око нас, намести нам расклиматани сто и седе сам да попије чашицу рума.

— Је л’ господин Талијан? упита он после неког времена, гледајући моју униформу.

— Не, никако, рекох смејући се. Погодите.

Он поче да набраја: те Португалац, те Рус, те Белгијанац, очигледно заинтригиран.

— Господин је, умеша се мој друг да му помогне, официр онога народа који је у овом рату највише пропатио, показао највеће јунаштво и....

— Ви сте Србин, прекида га чича и пружи ми, скидајући капу, своју сиву, жуљевиту руку.

.... На Француском фронту било је правило да сваки авијатичар који обори противнички аероплан, поднесе одмах писмени извештај са тачним назначењем места и времена где је и када противник пао.

Осим тога земаљске осматрачнице пратиле су све борбе у ваздуху и слале такође све извештаје. Тек када би се извештаји авијатичара и земаљских осматрача у длаку поклапали, авијатичару се признавала победа.

У то време капетан Гијнемер био је на врхунцу славе а тадањи п.поручник Фонк почео је већ да пада у очи својим изванредним врлинама, које су му доцније донеле највећу славу коју је ваљда икада један ратник стекао као обичан борац.

Гијнемер је био сањалица, повучен у себе, бледога правилног лица са великим мрачним очима. Све његове мисли и душа биле су горе у небо у коме је односно победе, у коме је најзад и сам нашао смрт. И ако слабог здравља, он је летео по неколико сати дневно, напрежући до крајних граница своје физичке и моралне силе. Победе Гијнемера стицане су крваво.

Ппоручник Фонк, сушта противност, мали, округла, детиња лица, са плавим насмејаним очима. Увек под руку са неким од другова. Волео је да прича, али му је у томе јако сметало муцање. Доцније, после рата, као народном посланику, ова мана имала је много незгоднијих последица. Он је летео ретко два, три пута

преко недеље, али се из лова никако није враћао празних шака. Док се Гијнемер враћао уморан, са аеропланом изрешетаним куршумима, празним митраљезом и испрпљеним резервоаром бензина, Фонк се спуштао весело, јављајући се уобичајеним сигналом, дајући мотору више и мање гаса:

Rrrrm rrrm rrrm

Rrrrm rrrm rrrm

Победа! Победа! Победа!

И никада ни једног метка у аероплану а на сваки оборен аероплан свега по два, три избачена метка.

Гијнемер је био херој над херојима, Фонк мајстор над мајсторима.

Рекох, у то време Фонк је био тек у почетку а Гијнемер на врхунцу своје славе, и Фонк је, као и други гледао у Гијнемера као у неко више биће.

Командант групе, мајор Брокар — најлепши тип авијонског команданта, први који је разумео да се авијатичарима не може командовати као осталим војницима, јер су то, на крају крајева добровољци који ипак ураде и жртвују се онолико колико сами то хоће или колико командант уме да створи у њима расположење и потребно одушевљење — мајор Брокар, рекох, природно, имао је неограничено поверење и у Гијнемера и Фонка. Они су били његова слава, членке његове групе.

Једнога дана враћали смо се као и обично са летења и један по један улазили у велики шатор, т. зв. „П. С.“ — штаб команданта где смо писали извештаје.

Уђе Гијнемер.

Quoi de nouveau? запита као обично мајор Брокар. Un Boch sur Lassigny à 10^h — рече Гијнемер.

Затим уђе Фонк: Un Boch sur Lassigny à 10^h, mon commandant.

Ми се сви згледасмо а мајор Брокар пребледе. Дешавало се у другим ескадрилама да рђави авијатичари поднесу лажне извештаје, јављајући да су они тобож оборили аероплан који би случајно видели да пада оборен од другог неког авијатичара, али да се тако нешто деси у његовој, славној ескадрили и то између његова два најбоља ловца — то је било несхватљиво. Он није знао шта да мисли и био је поражен.

Цео дан прошао је у мучном расположењу. Мајор Брокар није се појавио ни за ручком. Ми смо дискретно испитивали Гијнемера и Фонка, и сваки нам је подробно описивао борбу, али су се причања обојице чудновато поклапала. Борба у облацима са бипласом типа Румплер; непријатељски апарат запаљен после неколико метака — све се подударало тако, да смо сви



Ескадрила Средишње Управе Аеро Клуба

били збуњени. Очигледно је било да је оборен један исти апарат, за који је сваки од њих и Гијнемер и Фонк мислио да га је он оборио. И са претпоставком да је један од њих био у простој заблуди, ствар је била крајње непријатна.

Исто вече били смо сви на окупу око штаба, да чујемо извештаје осматрачница о обореним аеропланима. Одједном из шатора излете мајор Брокар....

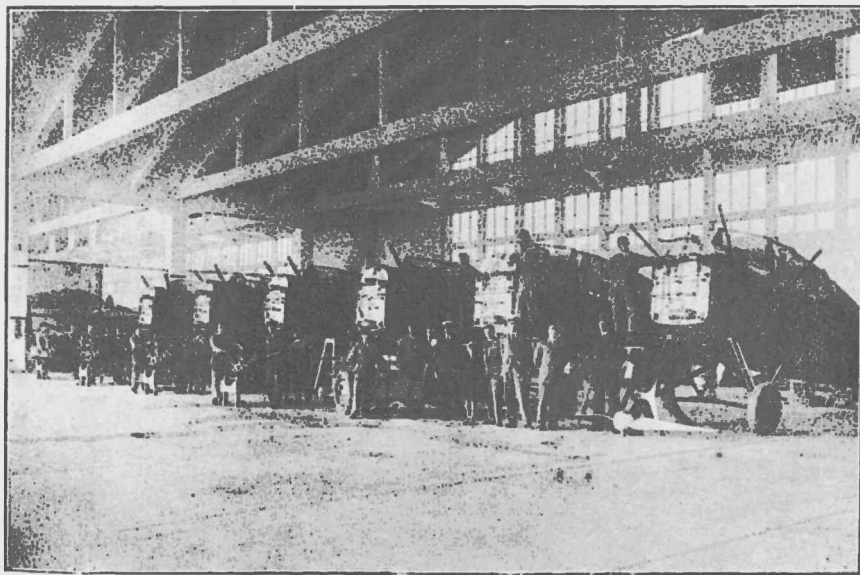
— Капетан Гијнемер! П-поручник Фонк!

— Изволте, Господине мајоре!

— Честитам Вам. Ваши јутрошњи извештаји потврђени су.

Ето шта нам јавља Армија:

„Осматрачница бр. 10, 12, 16, другог сектора извештавају да су данас у 10,45 код Ласињи оборена у пламену, једновремено, два извиђачка аероплана бипласа, типа Румплер“.



Авијони Друштва за Ваздушни Саобраћај

Фабрика авијонских мотора
С. ВЛАЈКОВИЋ и КОМП.
БЕОГРАД

Француска улица број 63.

Мотори :

NZ — 60 ks

NZ — 85 ks

NZ — 120 ks

Најбољи мотори на
свету ваздухом
хлађени

Walter

60, 85, 115, 120, 145,
185, 240, 600 k. s.

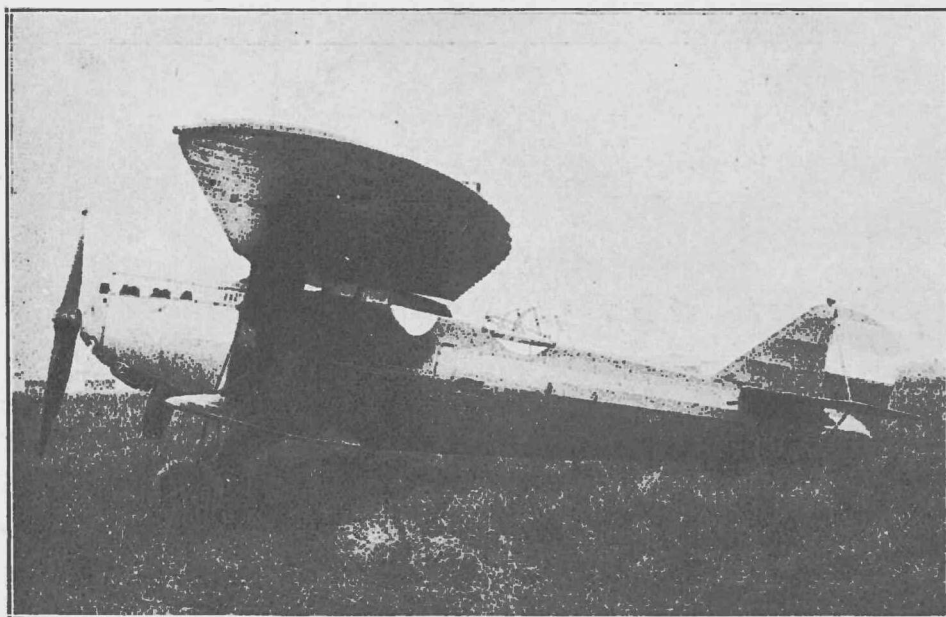
Акциová továrna na automobily a letecké motory

J. WALTER & SPOL

PRAHA XVII — Jinonice

Моторы:

NZ — 70 ks, NZ — 90 ks, NZ — 120 ks, Vega 85 ks, Venus 110 ks,
Mars 145 ks, Regulus 180 ks, Castor 240 ks, Jupiter 480 ks, Atlas 600/700 k. s.



БРЕГЕ-Хиспано-650 к.с.

победник утакмице Мале Антанте и Пољске.

ПОБЕДА ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ЕКИПЕ

на утакмици **Мале Антанте** и **Пољске** задобивена је са авионом **Бреге** конструисаним од **Југословенске националне аеронаутичке индустрије** у **Краљеву**.



Капетан Шинтић, при повратку у Нови-Сад после своје победе.

**Фабрика Бреге
у Вила Кубле-у**

Адреса за телеграме: Bregavion

Седиште друштва: **Paris XVI^{ème} 115 rue de la Pomp**

**фабрика Бреге
у Краљеву**

Адреса за телеграме: Брејусла

НЕОЦЕЊИВО ИСКУСТВО



26.000 мотора, који претстављају укупну снагу од 8.000.000 к.с. конструисано у току од 23 год.

Сјајан успех:

Интернационална утакмица Велике Издржљивости — Светски Рекорди Даљине — Париз — Мадагаскар — Пехар Бреге-а — Пехар Мишелин и т. д.

Une expérience inégalable :

26.000 moteurs, représentant une puissance totale de 8.000.000 CV construits depuis 23 ans.

Des succès éclatants :

Concours International de Grande Endurance - Records Mondiaux de Distance - Paris-Madagascar - Coupe Bréguet - Coupe Michelin, etc...

Des moteurs

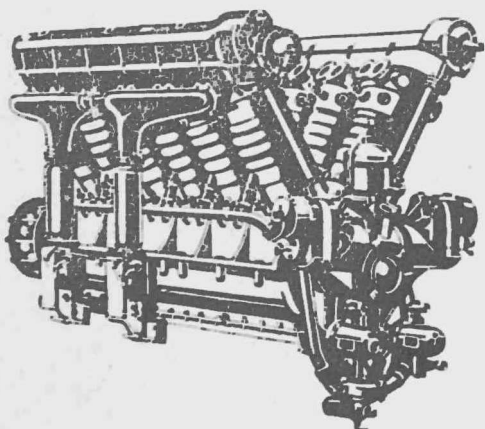
économiques, robustes :

Мотори

економични, издржљиви:

са којима су снабдевани авијони „L'Air Union“-а на линији Лондон—Париз—Марсељ и који — већ 10 година — одржавају са савршеном сигурношћу уведене од Генералне Аеро-Поштанске Компаније линије: Француска-Мароко, Француска-Сенегал, Француска-Јужна Америка: најдужу ваздухоп. линију одржава са 100% „регуларности“.

Фабрике Рено Billancourt (Seine)



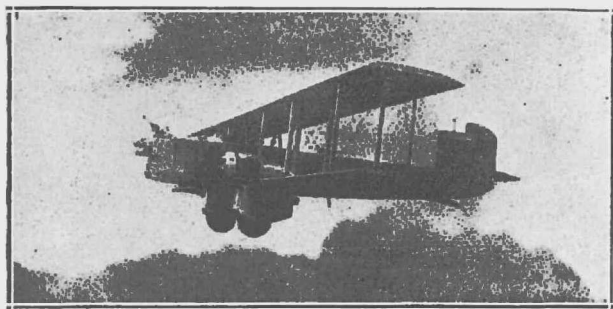
qui équipent les avions du service Londres-Paris-Marseille de l'Air Union et qui - depuis 10 ans - assurent avec une régularité parfaite tous les services successivement créés par la Cie Générale Aérospostale : France-Maroc, France-Sénégal, France-Amérique du Sud : la plus longue ligne aérienne du monde, desservie avec une régularité de 100 %.

RENAULT

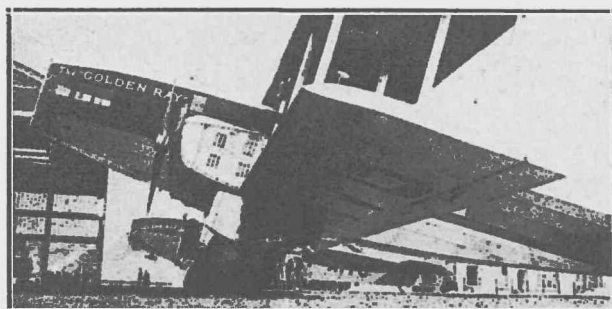
USINES RENAULT BILLANCOURT (Seine)

ПРЕДУЗЕЋЕ ЛИОРЕ и ОЛИВИЈЕ

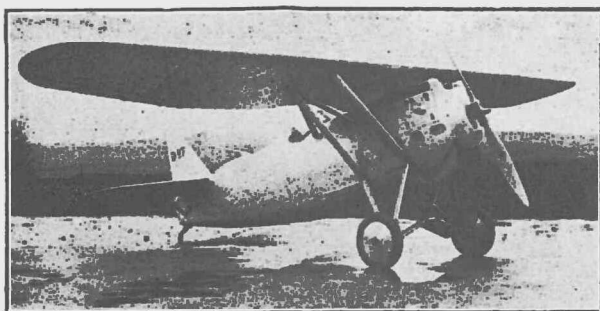
Авијони и хидроавијони LeO
Авијони Девоатин



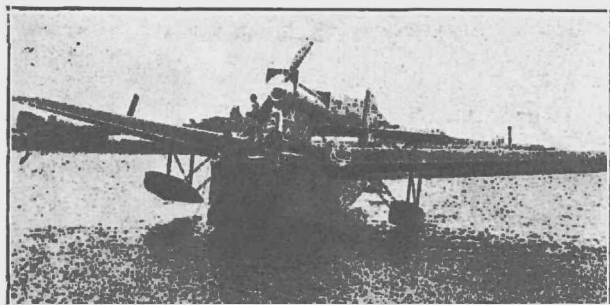
Бомбардерски авијон LeO 20 Вл. 3



Авијон за Ваздушни Саобраћај „Golden Ray“



Ловачки Авијон „D. 27“



Хидроавијон за Ваздушни Саобраћај LeO H. 24

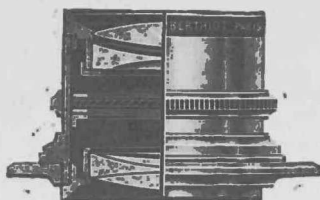


Хидроав.-Амфибија за обал. извиђање LeO H. 23

Администрација и продаја:
66 Rue Boissière Paris — Tél. Passy 03-88, 03-89

Биро за Студију и Атељен:
2. Quai de Seine Argenteuil
29. Route de la Révolte Levallois Perret

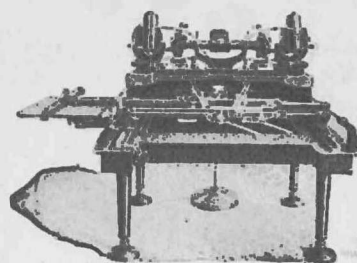
Атеље за монтажу: Villacoublay



Авијатички објектив
Серија Олор f/6,8

SOM

SOCIÉTÉ D'OPTIQUE ET DE MÉCANIQUE
DE HAUTE PRÉCISION
(Anciens Etablissements Lacour — Berthiot)
125 à 135 Boulevard DAVOUT (Paris 20^e)

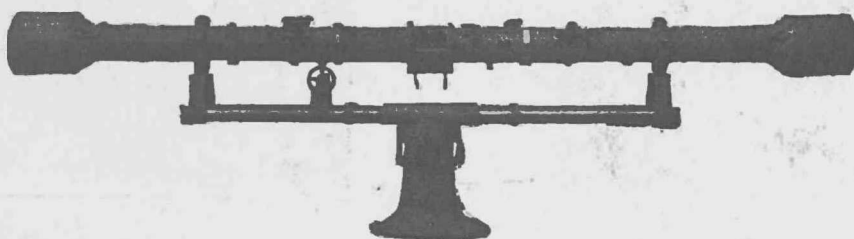


Стереотопограф „Poivilliers“

Снабдевачи француског министарства
Рата и Марине
као и других већих страних држава.

Проспекте и ката-
логе на захтев ша-
љемо!

Трг. регистар
105874



Адреса за
телеграме:
Sombertios.

Рач. Поштан. чека
Париз № 972-72

Телеметри са подударношћу од 5 м. базе **SOM**
којим су наоружани крсташи од 10.000 тона.

Телеметри са коинсидансом за све базе и Стереоскопи

Перископи за подморнице.

Сеизмографски и Геодетски апарати.

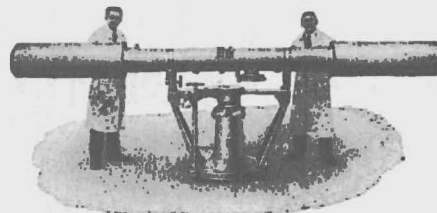
Микроскопи.

Објективи за апарате за визирање.

Фотографски Апарати и Објективи „Som—Berthiot“



Стереоскопски телеметар за базу од 3 м.
за контра-авијонску одбрану, примљен од
стране француске владе и многих других
држава.



Телеметар са подударношћу од 4 м.
базе **SOM**, којим је наоружан сва-
ки крсташ од 8.000 тона.

БРАЋА КАШИКОВИЋ

ШУМСКА ИНДУСТРИЈА

ХАЏИЋИ — (БОСНА)



Све врсте израђеног дрвета за градњу,
као и за специјалне потребе
стално на стоваришту.

Властита шумска железница.

Прва и најбоља марка у целом свету

АВИЈОНИН

Сада је доказано да његов

лепак — платно — лак
— конци — каиши —

употребљавају 98% свих авијона целог
света и туку све светске рекорде.



Dreyfus Frères

50 rue du Bois

Clichy

Телеграм: Avionine Clichy — La Garenne — Code: AZ francais

Телефон: Marcadet 38-02, 38-03, 38-04.

TVORNICE

P. TESLIĆ, SISAK

PROIZVODE

rafinovani špirit,
denaturisani špirit,
sve vrste likera,
sve vrste konjaka,
sve vrste rumova i
sve vrste domaćih
rakija,

kvasac,
uglj. kiselinu,
potašu,
vještačko đubrivo,
kristalnu sodu i
bukove spirale za
fabr. sirćeta.

Firma je vlasnik prirodnih vrela pitke i lje-
kovite vode poznate na tržištu pod imenom

Prirodna radioaktivna
SISAČKA MINERALNA VODA

koju preporučuje zdravima i bolesnima.

Pitka

sama, sa vinom, voćnim sokovima i mlijekom,

liječi

iznemoglost, zakrećenje žila (arteriosklerozu), ko-
žne, ženske i očne bolesti, bolesti žlijezda, cri-
jeva i želuca, organa za disanje, spolnih i mo-
kračnih organa, bubrežni i želučni kamen, živčane
bolesti, zapaljenje sluznica, gušavost i šuljeve (he-
moroide).

Аеронаутичка конструкција

и наоружање

пређе предузеће Р. Алкан и Г. Лесурд, — сада

Р. Алкан и Комп. насл.

50. Rue Claude Vellefaux Paris (10e)

Снабдевачи Француске и Југославије.

Материјал за наоружање војних авијона.

Механички и електрични бацачи бомби.

Бомбе за вештачку маглу.

Преносилац заповести итд.

SHELL MOTOR-OILS



S
H
E
L
L

— Single — Triple — Double — Golden
— Gear Oil — Ambroleum — VOLTOL.

Nezamenjiva ulja za
Avione i Automobile.

KR. DVORSKI



DOBAVLJAČ

ANGLO-JUGOSLOVENSKO PETROLEJSKO D. D.

ZAGREB, Praška ulica broj 6.

BEOGRAD, Knez Mihajlova 36.

Telegrami: ANGLOPETROL.

Rafinerija: CAPRAG.

Filijale i zastupstva u svim većim gradovima Kraljevine Jugoslavije.

O.P.L.

OPTIQUE ET PRÉCISION DE LEVALLOIS

SOCIÉTÉ ANONYME

86. RUE CHAPTAL — LEVALLOIS — PERRET

Снабдевачи Министарства Рата у Француској,
:—: као и других страних земаља. :—:

Телеметри стереоскопски и са коенсидансом за пешадију, артилерију и морнарицу.

Справе за визирање у авијацији:

ФОТО-МИТРАЉЕЗИ

за вежбање у ваздушном гађању.

ВИЗЕРИ за ловачке апарате.

Т. Р. Сена 115.541



Фотографски митраљез О.Р.Л. Инсталација на турели

	Gevaert 	
		
SUPER-CHROMOSA Anti Halo nova jako osetljiva ploča sa usavrše- nom reprodukcijom tonova.		ROLL- i PACKFILM sa neosporno do- kazanom osetljivoš- ću za boje kao i velikom sveopćom osetljivošću.
		
		Za kopiranje: RIDAX-PAPIR Za uveličavanje: ORTHOBROM-PAPIR Uputstva i nabavke u svim radnjama fotograf- skog materijala.

КАКАО – ЧОКОЛАДА КЕКС и БИСКВИТИ СУ НАЈБОЉИ Ш • О • Н • Д • А ФАБРИКА К. М. ШОНДА БЕОГРАД
--



Гуме за авијоне



HUTCHINSON

ТКИВА ЗА БАЛОНЕ И ДИРИЖАБЛЕ



ПУНИ ОМОТИ



ИНДУСТРИСКИ КАУЧУК

HUTCHINSON

124 Avenue des Champs-Élysées-Paris

DRŽAVNA ŽELJEZARA VAREŠ-MAJDAN

Poštanska, telegrafska i željeznička stanica Vareš-Majdan

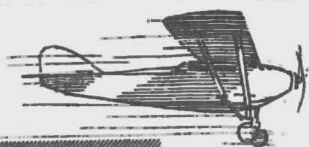
Preduzeće posjeduje 4 rudnika željezne rude, 2 visoke peći, ljevaonicu željeza, metala i čelika, te mašinsku radionicu.

Rudarski proizvodi: Hematit sa 60% sadržine željeza, limonit i siderit sa 50% sadržine željeza.

Proizvodi visokih peći: Martinovo i ljevaoničko sirovo željezo: zrcalasto sirovo željezo.

Ljevaonica proizvodi: odljeve od sirovog željeza, vodovodne cijevi svih dimenzija, prema njemačkim normalijama sa kolčakom i pelešom, sa svim armaturama.

Kanalizacioni i gradjevinski lijev. Trgovački lijev i peći. Strojni dijelovi za svakovrsnu industriju. Kompletne transmisije i t. d. Metalni odljevi i elektro-čelični lijev.



У ваздуху

БРЗИНА И СИГУРНОСТ

на путу

МОДЕЛ „U“

Савршено демонтирање без икаквог алата

Сигуран полазак
чак и при хладном времену

Минимална потрошња



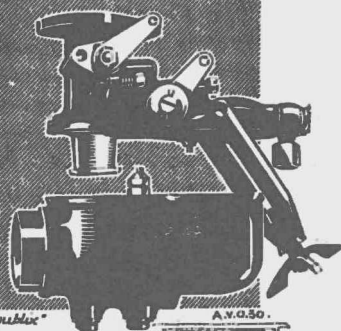
Илустрована брошура No. 140 са свима детаљима
шаље се на захтев бесплатно

Све гараже претпостављају нови модел „U“
сваком другом моделу

Карбуратор Зенит

Анонимно Друштво. Капитал 15.000.000 фр.
Седиште Друштва и фабрике: 39-51, Chemin Feuillet - Lyon
Седиште у Паризу: 26-32, Rue de Villiers - Levallois - Perret

Док се не возите моделом „U“ не реците
да познајете ЗЕНИТ



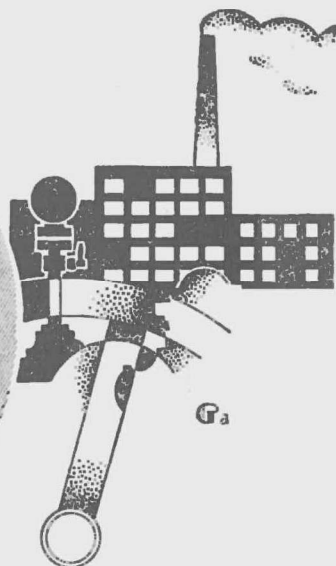
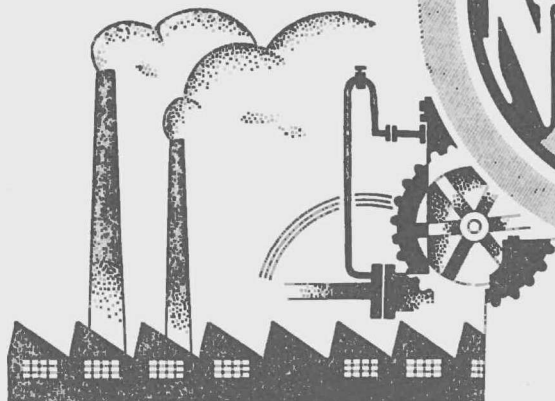
crabon pulber

A.V. G.S.O.

E. MAURUS



SOCONY
MOTORNA ULJA
sastavni dio
svakog stroja



Standard Oil Company
of Jugoslavia

Beograd
Akademija nauka
Telefon 859, 2198, 1473

Zagreb
Kumičićeva 5
4651, 4652, 4518

Индустрија Гвожђа Дионичарско Друштво, Зеница

Поштанска, жељезничка и брзојавна станица:
ЗЕНИЦА.

Произвађа жељезо за трговину и обличато жељезо као: округло, квадратно, плоснато, угласто; жељезо за прозоре и попречнице итд. Ваљкану жицу из растаљеног жељеза као и трачнице за рудокопе и шумске жељезнице из прима **мартин-челика**. — Преузима у својој механичкој радионици све врсте токарских, блањарских, bravарских, казанџијских и ковачких послова, те разна штанцања. Осим тога израђба осовина, ступова, разних делова стројева и тако даље. :-

Ценици са профилним нацртима на захтев бадава

Poštanska, željeznička i brzojavna stanica:
ZENICA.

Proizvadjа željezo за трговину и обличато жељезо као: округло, квадратно, plosnato, uglasto; жељезо за прозоре и попречнице и т. д. Valjkanu žicu из растаљеног жељеза, као и трачнице за рудокопе и шумске жељезнице из прима **martin-čelika**. — Preuzima u svojoj mehaničkoj radionici sve vrste tokarskih, blanjar-skih, bravarskih, kazandžijskih i kovač-kih poslova, te razna štancanja. Osim toga izradba osovina, stupova, raznih delova strojeva i tako dalje. :-

Cenici sa profilnim nacrtima na zahtev badava

Industrija Gvožđa Dioničarsko Društvo, Zenica



JEDNO OD NAJBOLJIH
VAZDUHOPLOVNIH
ORUDJA DANAŠNJICE:

LOVAČKI AEROPLAN

AVIA 33

sa trupom iz svarenih
čeličnih cevi, sa mo-
torom „Jupiter“ VI
ili VII.

Brzina oko 300 km/čas,
vreme penjanja u vis
500 m. oko 8 min.

AVIA

Akcionarsko Društvo za Industriju
Aeroplana

Nova fabrika: Čakovice kod Praga.

РЕНОМИРАНО ПОДУЗЕЋЕ
SAUNIER DUVAL FRISQUET
PARIS

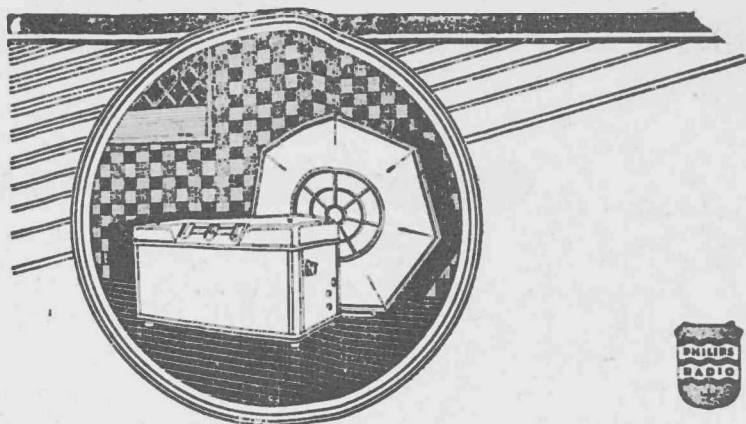
AVENUE DE LA REPUBLIQUE 99

Д. Д. са капиталом од 9,125.000 франака.

Инструменталне и електричне
инсталације на авијонима.

Телеграфска адреса:
Sauniduva t. t. Paris, R. C. Seine 83722.

Телефон:
**Ménilmontant 90-60, 90-61, 90-62,
90-63, 90-64.**



Зар сте још увек без радија.....Зашто?

Нови Филипсови пријемници које
ћете код нас наћи сигурно ће Вам
се допасти.

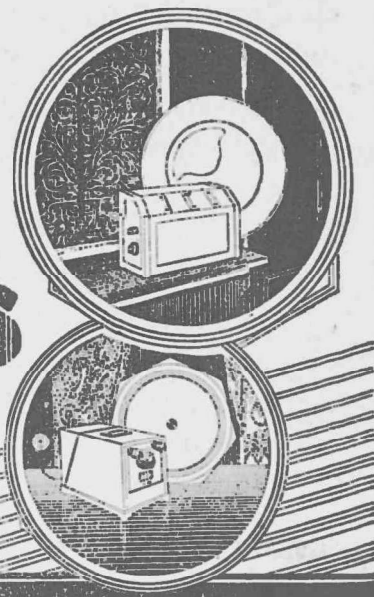
То нису апарати, него музички
инструменти.

**Идите код Вашег радио
трговца, изаберите апарат,
који Вам се најбоље допада.**

Сваки ћете апарат добити неко-
лико дана на пробу.

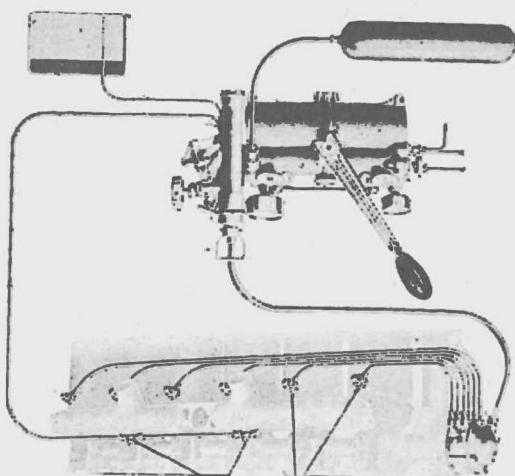
Цена нек Вас не брине — отпла-
тићете га у неосетним месечним
ратама.

PHILIPS
RADIO



**Једини демарер само-покретач из пилотског
седишта „VIET“**

Демарер „Viet“ гарантује пилоту, без икаквог труда и са средствима која има у седишту
полазак под сваком температуром, једног или више мотора, без потребе да се дира елиса.



Његова су преимућства:

Демарер само-покретач покреће мотор да би
дошао до тачке палења.

Он има регулирање карбурације за све тем-
пературе од -40° до $+60^{\circ}$

Садржи: 1 раздавача за сваки мотор
1 демарер „Standard“ за све ти-
пове авијона ма какве снаге и
ма коликог броја мотора.

Његова искоришћавања:

- 1) Покреће моторе,
- 2) Одашиље бензин у цеви за усисавање,
- 3) Пуни гуме,
- 4) Пуни резервоар ваздухом за гашење и све
случајеве који траже компримирани ваздух.

P. VIET - КОНСТРУКТОР,

64 AVENUE EDOUARD VAILLANT - BILLANCOURT (Seine) France

ТЕЛЕФОН: Auteuil 23-07

Molitor 13-56

R. d. C. 215-043

Фабрика Вунених Тканина Косте Илића Синови А. Д. Београд

Фабрика вунених тканина „ВУНА“ Д. Д., Карловац

производи све врсте штофова, чоје, сукно, шајак,
вунене и берлинске мараме, ћебад, гајтан и т. д.

Текстилне фабрике КОСТЕ ИЛИЋА СИ- НОВИ А. Д.

са фабрикама у Београду и Лесковцу, све врсте
платна: нарочито американа, поставског платна,
платна за завесе, ланена платна, порхете, материје,
кудељна платна, платна за цираде, шаторе и једра,
обућарску поставу, бурет, рипс и т. д.

Срп. фабрика тепиха „Лазар Дунђерски“ А. Д., В. Бечкерек

теписи Смирна, перзијски, друк велур, турне, вел-
вет, букле, лауфтепихе и тепихе од јуте.

Фабрика канапа и ужарије А. Д., Лесковац

све врсте канапа, ужарију, уларе и колане.

Текстилна индустрија Д. Д., Карловац
јегерово рубље, хаљинице за децу, соколске маје,
џемпере, пуловере, шалове, штрик. женске хаљине
купаће костиме и мантилове

Фабрична стоваришта
у Београду, Карловцу, Лесковцу и Скопљу.

Телеграфска адреса: „МУМЦИСКИ“

Телефони: 2-31, 60-03 и 3-68

Најновија марка у целом свету

AVIOREX

Његов **ПАДОБРАН** вам
пружа највећу сигурност.

У великим серијама га употребљава
:-: француска држава. :-:

Њиме се снабдевају и већине других држава

Атељеи и канцеларије:

AVIOREX

50, RUE DU BOIS -- CLICHY

Телеграм:
Aviorex — Clichy — La Garenne

Телефон:
Marcadet 38-02, 38-03, 38-04

Code **AZ** français

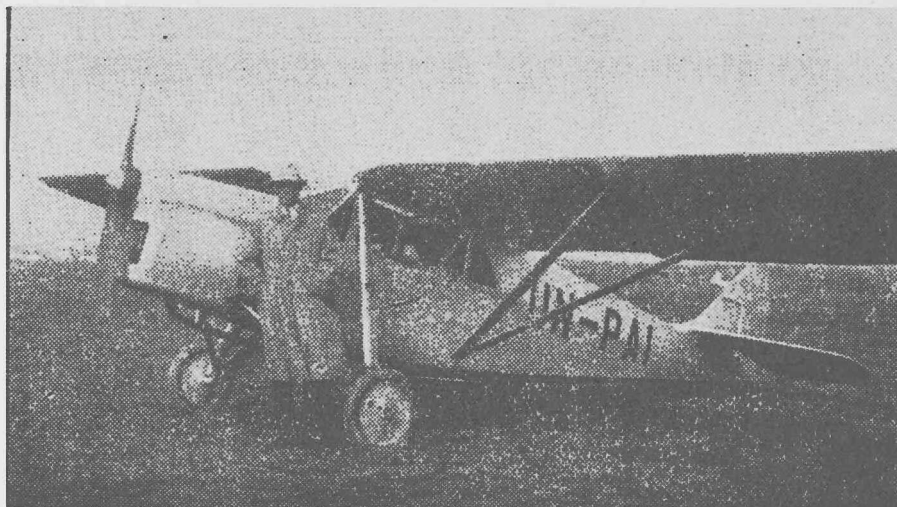
Власник и уредник: Б. Јовановић, Доситијева 7, телефон 61—52. „Аламанах Југословенске Авијације“ излази је-
данпут годишње 1 фебруара. Цена у претплати 100 динара у продаји 150 динара.
Графичко Предузеће „Просвета“ А. Д., Београд Цара Уроша 8. Телефон 60—10.

MOTN

Мотор „GIPSI“ 85-100 К.С.

Стабилност — сигурност

АПАРАТ
КОЈИ ЈЕ ВЕЋ У
СВИМ ДЕЛОВИМА
СВЕТА СА НАЈВЕЋИМ
УСПЕСИМА И СПРОБАМ.



Авијон Обл. Одбора А. К. Загреб „Пус-Мот“

**The De Havilland Aircraft
Company Ltd.,**
Edgware, England.

Генерални заступник
T. G. Mapplebeck,
БЕОГРАД
Кнез Михајлова 28.

ПРВА ХРВАТСКА ШТЕДИОНИЦА

Од 1. Јануара 1931. уводи Прва Хрватска Штедионица

Недељну штедњу

те прима недељни улог почев од

Дин. 10.— десет динара (т.ј. 10 делова по Дин. 1.—)

на више као недељну обавезну штедњу за време од једне до петнаест година.

Може се приступити кроз целу годину!

У вези с том штедњом проширена је и већ се пре у заједници са „Croatiom“ осиг. за-
другом, Загреб, уведена

осигуравајућа штедња

тако да сваки штедишца недељне обавезне штедње може истовремено осигурати свој живот и
тима обезбедити своју породицу — Ова врста осигуравајуће штедње прима се за време од 5
до 15 година

без лекарског прегледа

на износ од Дин. 2.000.— до Дин. 10.000.—

уз лекарски преглед

од Дин. 10.000.— на више.

Овом новом установом Прве Хрватске Штедионице може се послужити свако и штедити
према својим приликама и могућности, на неосетан начин, краће или дуже време — мањи или
већи износ.

Сваком штедишци недељне и осигуравајуће штедње додељује Прва Хрватска Штедионица

предујмове и зајмове

уз особито повољне услове. — Сем тога додељује Прва Хрватска Штедионица државним, само-
управним, банкарским, индустријским и другим чиновницима, званичницима и служитељима,
који су стално намештени (са правом на пензију) и који путем ње осигурају свој живот одговарајуће

дугорочне зајмове

на пет, десет и петнаест година (амортизационе зајмове) уз унапред одређене месечне оброчне
отплате (обустава плате). — Сва упутства, усмена и писмена, даје најприправније.

Прва Хрватска Штедионица

