

Историја ваздухопловне  
индустрије



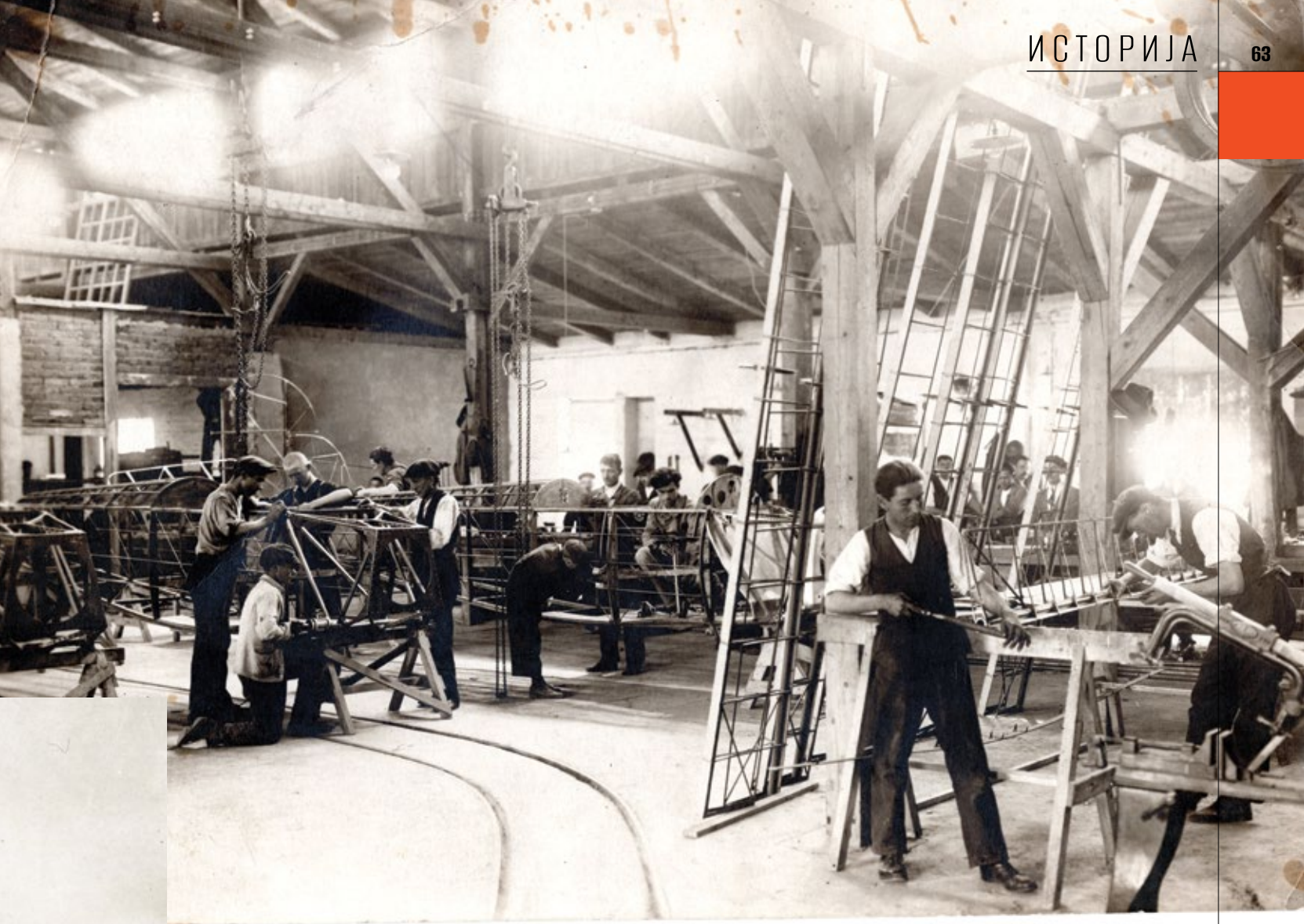
# ФАБРИКА АЕРОПЛАНА И ХИДРОПЛАНА „ЗМАЈ” ЗЕМУН

Из богате историје југословенског и српског ваздухопловства у овом броју дајемо кратки осврт на настанак, развој и најважнија достигнућа фабрике аероплана и хидроплана „Змаја” у Земуну, која је својим радом обележила ту делатност између два светска рата

Пише Немања ГЛИШИЋ







У другој половини двадесетих година прошлог века у југословенској краљевини дошло је до убрзаног развоја ваздухопловне индустрије. Након оснивања фабрике „Икарус” у Новом Саду 1923. године, а наредне и прве београдске фабрике авиона „Рогожарски”, у Краљеву су у току 1926. и 1927. вршене припреме за отварање фабрике „Бреге”, уз учешће француског капитала. У Београду, на Тошином бунару, у марту 1927. године индустријалци Јован Петровић (1886–1968) и Драгољуб Штерић (1890–1939) основали су Фабрику аероплана и хидроплана „Змај”. Фабрика је кренула са радом 1. маја 1927, а недуго затим је премештена у нове производне погоне у Карађорђевој улици у Земуну.

Користећи брак са ћерком власника познате француске фабрике авиона „Анрио” (франц. Hanriot), као и статус једног од највећих акционара поменутог предузећа, Петровић је успео да добије лиценце за производњу француских авиона Hanriot H.320, Hanriot H.41H, Dewoitine D.27C.1 и Gourdou-Leseurre В3) Захваљујући овим лиценцама, стручњаци и радници „Змаја” су релативно брзо освојили производњу авиона металне конструкције и стекли драгоцено искуство.

Један од преломних тренутака за развој фабрике био је долазак инжењера Душана



Станкова (1900–1983) и његово постављање за техничког директора и шефа конструкторског бироа 1933. године. Будући оснивач и професор на Ваздухопловној групи Техничког факултета у Београду покренуо је низ успешних пројеката домаће конструкције. Након производње ваздухоплова Ф.1В „рајт“ и Ф.1М „јупитер“, уследила је серијска производња више варијанти авиона и хидроавиона „физир наставни“ (ФН), од којих се једини сачувани примерак у Србији налази на сталној поставци Музеја ваздухопловства. Израђен је и прототип авиона ФП-1, а значајан финансијски и пословни успех донела је серијска производња школског двокрилног авиона ФП-2, који је израђен у укупно 66 примерака.

У рекламним брошурама и публикацијама истицано је да фабрика „Змај“ „израђује све врсте аероплана и хидроплана за војне, приватне и спортске сврхе“. У „Змају“ су, поред ваздухоплова, произвођени и делови и скопови за авионе, више типова елиса, као и различите справе за тегљење мета. Захваљујући најповољнијим понудама на домаћем тржишту, обезбеђене су значајне наруџбине од Ваздухопловства војске, југословенског краљевског аеро-клуба, као и домаће авио-компаније „Аеропут“. Земунска фабрика била је члан Земаљског савеза аеронаутичке индустрије Краљевине Југославије, а од 1937. је функционисала као акционарско друштво.

## „ЗМАЈ“ ФАБРИКА АЕРОПЛАНА И ХИДРОПЛАНА ПЕТРОВИЋА И ШТЕРИЋА • ЗЕМУН

Телефон број 41-71

•

Израђује све врсте аероплана и хидроплана за војне, приватне и спортске сврхе. ★ Испоручилац Министарства Војске и Морнарице, Аеро-клуба Краљевине Југославије и друштва за ваздушни саобраћај „Аеропут“

•



Према једном од хроничара историје југословенског ваздухопловства Сави Микићу, фабрика „Змај“ имала је „одличну и успешну организацију посла“ и створила је „солидан кадар од националног особља, који располаже солидним техничким знањем и навикама, потребним за извођење и најкомпликовани-

јих авионских конструкција“. Добро обучен стручни кадар и модернизација фабричких погона омогућила је наставак производње и у условима велике економске кризе, као и добијање лиценце од британске фабрике „Хокер“ (енг. Hawker), најпре за израду двокрилног ловца Fury, а потом и једног од најсавременијих ловачких авиона међуратног периода Hurricane. По бри-



танској лиценци добијен је и посао израде првог и, до данас, јединог путничког авиона произведеног у нашој земљи Spartan Cruiser, са одређеним модификацијама које је извршио Станков. У „Змају” је произведен и један примерак немачког извиђачко-бомбардерског хидроавиона Heinkel He-8 D. Иако је производња страних ваздухоплова имала значајан удео, у фабрици се инсистирало на правилу да „ниједан странац не буде упошлен”, са изузетком инструктора у току освајања производње одређеног типа лиценцног авиона.

На незванични конкурс Команде Ваздухопловства војске за избор домаћег лаког бомбардера-разарача, „Змај” је изашао са пројектом двомоторног Змај Р-1, са моторима Hispano Suiza 14 ab, по пројекту инжењера Станкова и Дуцића. Прототип је полетео и испитиван 1940. године. Исте године извршени су и пробни летови прототипа школског двокрилца Змај Н, најпре са мотором de Havilland Gipsy Major од 120 КС, а потом и са снажнијим Argus As-10С-3 од 240 КС. У процесу израде био је и прототип извиђача Змај ВИ (војно-извиђачки), са мотором К-9 од 600 КС. Увођење наведених авиона у оперативну употребу и почетак серијске



производње прекинуо је напад сила Осовине на Краљевину Југославију 1941. године.

До Априлског рата у фабрици „Змај” произведено је укупно 346 авиона и хидроавиона. Током окупације фабрички погони стављени су у службу производње авиона за Зракопловство НДХ, уз отворену колаборацију Јована Петровића, који је због тога након рата осуђен на десет година робије, губитак грађанске части и конфискацију имовине. Позитивну улогу почетком рата имао је инжењер Станков, који је са делом радника извршио низ саботажа и у дужем периоду онеспособио

погоне за производњу и евакуисао комплетну опрему и алате у унутрашњост Краљевине.

Након рата у земунској фабрици је још неко време настављена ваздухопловна производња. Међутим, већ 1946. године дошло је до промене делатности и „Змај” је претворен у фабрику пољопривредних машина. **■** (аутор је кустос Музеја ваздухопловства)

