

*Дубравка Стајић**

Институт за политичке студије, Београд

О ДРУШТВУ ЗА ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ ИЗ МЕЂУРАТНОГ ПЕРИОДА

Димитријевић, Бојан, и Илија Кукобат. 2023. *Аеропут. Друштво за ваздушни саобраћај 1927–1948*. Београд: Архипелаг-Институт за савремену историју, 395 стр.

У домаћој (српској) историографији од почетка 21. века почиње озбиљније да се развија *економска историографија*, као важна дисциплина у корпусу историјских наука. Узроци претежног истраживања политичких феномена и периода задиру дубоко у 2. век, те их нећемо апострофирати.

Утолико је значајније дело двојице аутора: др Бојана Димитријевића, научног саветника у Институту за савремену историју, и др Илије Кукобата, научног сарадника у истој установи.

Њихово истраживање ваздухопловства у Краљевини Југославији под насловом *Аеропут. Друштво за ваздушни саобраћај 1927–1948*. представља прву целовиту монографију (уз раније чланке и краће студије других аутора) ваздушног саобраћаја између два рата. Посебно је истакнут огроман ентузијазам тадашњих pilota који су желели да постигну резултате експанзије тог вида саобраћаја у много развијенијим земљама.

Књига је подељена на шест поглавља: Предговор (Димитријевић и Кукобат 2023, 5–10); I „Настанак друштва за ваздушни саобраћај“ (11–54), у којој су прецизно описане правне, организоване и стручне припреме за настанак Друштва за ваздушни саобраћај. Посебно је истакнут значај и улога тројице pilota Руса – Стрижевског, Никитина, Јарошенка, који су више година били једини pilоти у Југославији; II „Почетак саобраћаја – 1928.“ (55–78) приказује прву годину авионских летова; III „Прве године саобраћаја ‘Аеропута’:

* Виши научни сарадник у пензији; Имејл адреса: dstajicips@gmail.com.

1929-1933.” (79–168) садржи историјат ширења летачких активности, којима припадају авио-такси служба и акција сузбијања штеточина – гусеница у босанским шумама, запрашивањем из ваздуха; IV „Главни аеродроми и пословање Цидне у Југославији” (169–194), са важном оценом/пресеком „места ваздушног саобраћаја у саобраћајном систему југословенске државе”; V „Аеропут у годинама развоја 1934–1939. године” (349–354) и стандардни прилози – Извори и Литература (387–390), белешке о ауторима (391).

Друштво за ваздушни саобраћај настало је у току више година. После завршетка Првог светског рата група демобилисаних војних пилота основала је удружење „Српски аеро-клуб” 1921. године, који је преименован 1923. у „Аеро-клуб Краљевине СХС”, са циљем конституисања озбиљне институције – организације за стварање авио- саобраћаја. За време Првог светског рата дошло је до велике експанзије војног ваздухопловства, па је на француску иницијативу формирана Ваздухопловна комисија која је требало да предложи текст Међународне конвенције о ваздушној пловидби. Конвенција је названа „Париска”; прихваћена је од Врховног ратног савета 13. октобра 1919, а потом су је прихватили представници 20 земаља учесника Париске мировне конференције. Конвенција је садржала одредбе о суверенитету над ваздушним простором, националној припадности и регистрацији ваздухоплова, правила за означавање летелица, *правила прелета страних држава*, забрану превоза опасних материја ваздушним летелицама. Конвенција је садржала једну забрану – забрањен је саобраћај летелицама држава *које јој нису приступиле* над територијом држава приступница, изузетно уз посебно одобрење. Забрана је очигледно уперена против поражених земаља – Немачке, Аустрије, Мађарске, Османског царства, Бугарске и РСФСР која је била под посебним међународним режимом. Ова конвенција ратификована је у Краљевини СХС тек 1927. године, од када се активно ради на ваздухопловству у земљи.

На Другој међународној конференцији приватног ваздухопловног права донета је Варшавска конвенција октобра 1929. године. Њоме се регулишу документи у ваздушном саобраћају (путничке карте, теретни листови и др.), одговорност авио-превозника у случају повреде или смрти путника, као и оштећења робе у саобраћају. Утврђен је (максимализован) износ одштете коју су авио-превозници дужни да плате оштећеним лицима, да би се заштитили од инсолвентности по основу прекомерних исплата.

Државе су схватиле значај ваздушног саобраћаја и почеле да га помажу *субвенцијама*. За Краљевину СХС је карактеристично да је приступила обема међународним ваздухопловним конвенцијама, а да није имала ниједан ваздухоплов (први је полетео 1928. године). Године 1922. усвојен је закон о устројству Одељења за ваздухопловство у Министарству војске и морнарице. Први југословенски правни акт о цивилном ваздухопловству био је Правилник за међународни ваздушни саобраћај цивилних ваздухоплова над територијом Краљевине СХС од 12. 6. 1926. године. Њиме су подробно регулисани случајеви свих кретања ваздухоплова, како земаља потписница Париске конвенције, тако и осталих. По прописима Краљевине СХС у унутрашњем саобраћају дозвољена је употреба искључиво домаћих ваздухоплова. За међународни саобраћај одређени су следећи аеродроми: београдски, загребачки и скопски.

Први домаћи правни акт којим је регулисано цивилно ваздухопловство био је Закон од ваздушној пловидби донет 15. 12. 1927, ступио на снагу 3. 3. 1928. године. Од свог почетка цивилно ваздухопловство било је подређено војном, које га је сматрало за *резерву* у случају рата. Од 1923. је летело изнад Југославије француско-румунско друштво, познато као „Франко Румен”.

Између два рата излазио је специјализовани часопис „Наша крила”, пропагирајући предности авионског саобраћаја над другим видовима саобраћаја, а пратио је све битне догађаје из ваздухопловства све до 1940. године. „Аеро клуб”, организован од пилота ветерана, предвиђао је субвенцију државе као *нужни услов* успешног развоја авијације. Док у Југославији још нису били спремни правно-технички услови за отварање аеродрома у Београду и оснивање флоте, CIDNA, од 1925. француска компанија, летела је рутом од Париза до Истанбула, изградивши аеродром за своје потребе у Панчеву.

Аутори монографије наводе да је на скупу пријатеља авијације из Београда, Загреба и Новог Сада, одржаном у Хипотекарној банци у Београду 6. 2. 1926, донета одлука о оснивању Друштва за ваздушни саобраћај. Одлучено је да се капитал за оснивање друштва у износу од 12.000.000 (дванаестмилиона) динара подели на 48.000 акција номиналне вредности од 25 динара, и да се емитује у два кола од по 24.000 акција. На овом скупу су разматрана и донета прва Правила друштва. Овај документ је поднет у марту на одобравање Министарству трговине и индустрије. Тако је 13. марта одобрено

оснивање Друштва за ваздушни саобраћај „Наша крила а.д.” (24). Преговори клуба Наша крила са државом по питању субвенција трајали су током 1926. године, а коначно потписивање 25. 1. 1927. помогла је инвестиција кнеза Павла Карађорђевића. Кнез је био доживотни председник Управног одбора „Аеро-клуба Наша крила” и велики заговорник јачања југословенског ваздухопловства (26).

У циљу рекламирања авио-саобраћаја, двојица југословенских пилота су извели, за тадашње време, прави подвиг: резервни капетан прве класе и директор Друштва за ваздушни саобраћај Тадија Сондермајер и активни поручник Ваздухопловства војске Леонид Бајадак, остварили су лет од Париза до Бомбаја, у повратку до Београда и Новог Сада (31). Овај лет допринео је да се упис акционара и акција оствари не само до неопходног нивоа, већ и да га премаше. Лет је остварен авионом *Potez XXV*, а прелет је био 14.800 км. Захваљујући испуњености новчаних услова, 29. 5. 1927. у Београду је одржан оснивачки скуп акционара, донета су Правила Друштва и изабрани су органи – Управни, Извршни и Надзорни одбор. Председник Извршног одбора и генерални директор Друштва је био Тадија Сондермајер. Друштво је званично регистровано као „Друштво за ваздушни саобраћај а.д. Аеропут”.

Рок за почетак саобраћаја превиђен је уговором са државом за 26. 7. 1927. године, уз разумно померање рока до 15. 2. 1928. године. Први ваздушни центри били су Београд, Загреб, Скопље, Сплит (38). Прва ваздушна линија Београд-Загреб отворена је 15. 2. 1928. године.

Због уговора са државом, Друштво је могло да се определи само за *француски тип авиона*, односно два произвођача: *Bregé* и *Potez*. Управа је изабрала *Potez XXIX* (43). Специфичност југословенског саобраћаја били су искусни, руски пилоти, који су учествовали у летовима и борбама у Првом светском рату. Сва тројица били су Руси: Владимир Стрижевски, В. Никитин и М. Јарошенко. Они су са генералом Врангелом дошли у Југославију и од почетка су укључени у авио-саобраћај. Авиони које је Друштво прво одабрало нису имали ниједан удес за све време употребе (до 1937.). Друштво је одредило своје тарифе и са Министарством пошта закључило уговор о отпремању поште.

Генерални директор Друштва за ваздушни саобраћај током целог његовог постојања био је Тадија Сондермајер, који је завршио авијатичарски курс 1916. године, и као поручник изашао из Првог

светског рата. Ова занимљива личност нераскидиво је везана за „Аеропут”, и кроз сачувана документа може се пратити упоредо успон и крај „Аеропута” и Тадије Сондермајера, што је садржано у свим деловима монографије.

У књизи је детаљно описан први лет авиона на линији Београд-Загреб-Београд. Путници су били лица из војног врха и руководиоци друштва (65–72). Најсажетији коментари јавног гласила (штампе) били су да је прва ваздушна линија Београд-Загреб „показала првих дана свог функционисања не само да је била једна трговачко-културна потреба, која је у западним земљама решена још пре више година” (73). Већ 1928. постојале су међународне линије Букурешт-Београд-Софија (Друштво Франко Румен). Драгоцени допринос не само разумевању саобраћаја, већ расположењу становника које је брзо прихватили лет авионом као врло корисну новину, показују сачуване фотографије из Музеја ваздухопловства и приватних колекција: раздрагана лица путника, званичника који дочекују нови авион купљен у иностранству, маса радозналаца који долазе да виде ново превозно средство, обавезно присуство официрског кора. Значајно за Друштво „Аеропут” и Југославију био је пријем Друштва у Интернационално удружење ваздушних саобраћајних друштава (IATA).

У раду Друштва „Аеропут” основни принцип је био јавност. Документи (Збора акционара, Управног и Надзорног одбора) били су одштампани и тако доступни широј јавности. Таква пракса постојала је до 1941. године.

Већ 1929. набављена су два авиона типа *Potez XXIX* и тада је флота имала шест авиона. Авиони су, осим државне заставе, били обележени словима; почетно UN коме би се додавала слова нових авиона (тако су и регистровани у Трговачком регистру). Током 1929. линија Београд-Загреб-Београд је постала редовна. Летови су почињали у 7:30 из Београда, где се авион враћао у 17:00. Цена у једном правцу била је 444 динара, што је одговарало путовању *првим разредом воза* (80). Сви нови авиони пред прво полетање били су освештани од стране свештеника.

Крајем 1929. извршени су први међународни летови Друштва за ваздушни саобраћај, који су омогућили долазак страних компанија на територији Краљевине Југославије. Прве компаније у сарадњи са друштвом биле су аустријски AUSTROLUG и француско друштво CIDNA. Сваки превозник обрачунавао је број летова и на основу

тога је следила подела профита. Сва друштва су равноправно делила добитке и задржавала су правну и финансијску самосталност. По успостављеној сарадњи, прва међународна линија била је са Бечом.

Од другог збора акционара „Аеропута” спомиње се „пријатељска потпора државе”. „Аеропут” је регистрован као акционарско друштво, што значи да се заснива на приватном капиталу, али је у целокупном периоду свог рада добијао субвенције државе. Први уговор потписан је 1929. године, уз обавезу „Аеропута” да дозволи контролну функцију делегатима Министарства саобраћаја и финансија у погледу стања аеродрома и авиона, као и расхода на свим аеродромима. Политика државе и војног врха да је цивилна авијација резерва војне авијације, била је основ и гаранција субвенционисања „Аеропута”. Уговор из 1929. имао је рок важења 10 година, а Анекс Уговора Друштва за ваздушни саобраћај и Одељења за цивилно ваздухопловство потписан је 31. 3. 1929. године, због легализације проширења мрежа летења (Скопље, Подгорица). Субвенције су прорачунате на следеће начине: сваки правилно извршен лет плаћа се 26 (двадесетшест) динара од једног километра ваздушне линије. „За летове и саобраћај на линијама ван државне границе означена субвенција повећава се за 50%” (92). Друштву је одобрено да купује авионе и моторе у иностранству (94).

У монографији је посебно истакнута *мана* градова/места која су била повезана авионским саобраћајем: Београд-Загреб-Грац-Беч, Сушак, Сарајево, Подгорица, Скопље, Солун. Године 1931. набављен је нови авион типа *Farman* „за летове према приморју” (Управа Друштва, извод из докумената). Као аеро-такси набављен је енглески *de Haviland DKA Pus Mot*. Из извештаја директора види се да су авиони летели 1930. укупно 1.860 км, а 1931. повећано је на 2.320 км. Сви ови успеси богато су илустровани фотографијама са више аеродрома.

Да би сагледао авионски саобраћај 30-тих година, важни су и финансијски показатељи – колико су зараде/плате мотивисале запослене у Д.Д. „Аеропут”? Ево њихових зарада (читаоци треба да знају да је најбоље плаћен радник имао зараду 1.270 динара, да је храна била јефтина, а све остале потрошштине скупе): месечна зарада генералног директора Тадије Сондермајера износила је 12.000 динара, послужитељ је имао 1.000 динара, шеф рачуноводства 5.000 динара. Шеф пилота Владимир Стрижевски зарађивао је 6.220 динара месечно, В. Никитин и М. Јарошенко 5.100 динара, а пилот-приправник Драгиша

Станисављевић 3.000 динара. Пилоти су примали *летачки додатак* и то: на годишњем нивоу Стрижевски 56.644, Никита 53.291,20 динара и Јарошенко 53.799,30. Плате авио-механичара су биле 3000–4000 у зависности од категорије. Њима је, такође, исплаћиван летачки додатак, нижи од пилотског. Најнижа примања су имали ученици на школовању за авио-механичаре – 400 динара.

Године 1931. завршава се контрола пословања Друштва – постављен је „стални изасланик Министарства трговине и индустрије и експерт при комесаријату Министарства војске и морнарице код Друштва за ваздушни саобраћај”. Он је једном месечно проверавао рад и рачуне Друштва, што је остало у пракси до 1940. године.

Уз помоћ „Аеропута” 1930. године формирано је Друштво за снимање из ваздуха СИВАД, са задатком да фотографише из ваздуха и издаје катастарске, топографске и друге карте. Главни Ђенералштаб је дао сагласност за оснивање СИВАД-а, чији чланови су били Тадија Сондермајер, високи официри, банкари, представници владе. Ипак ово друштво није било успешно и 1933. извршена је његова ликвидација.

Светска економска криза која је почела 1929. године није могла да заобиђе ни Југославију. Руководство Друштва и надлежна министарства донели су план који показује деловање у више праваца: редуција броја запослених, продужење трајања Друштва је одређено као „неограничено“, нормирано је оснивање *филијала Друштва*, како у земљи тако и у иностранству.

Године 1931. друштво је набавило авион *Farman*, први са три мотора. Ова набавка изазвала је дилеме и полемике о употреби *дрвених* (већ у употреби) и металних авиона, чија је цена била 200% већа. Најважнија одлука је донета је о *редукцијама авио-линија*, тако да није било редовних летова на линијама Београд-Сарајево-Подгорица, Београд-Сарајево-Сплит, Сплит-Загреб и Загреб-Сушак. Међународне линије су ограничене на линију Београд-Загреб-Грац-Беч и Београд-Скопље-Солун, од почетка априла до краја септембра. Смањивање државних субвенција довело је до привременог укидања линија према Јадранском мору, али треба имати у виду да су редуције погодиле авио-саобраћај у свим европским земљама: мање летова и драстично пад броја путника је општа слика авио-саобраћаја у Европи кризних 30-тих година.

Редовна зарада и (смањење) субвенције нису зауставиле модернизацију Друштва „Аеропут”, те оно купује 1932. као

аеро-такси авион енглеске производње *Haviland Foks-Mat*. Флота Аеропута постаје шаренолика, што ће се променити снагом утицаја светских догађаја.

Године 1932. у шумарској привреди Југославије дошло је до велике штете: опасне гусенице које једу све делове дрвећа угрозиле су велике површине шума на планини Романија у Босни. У акцији запрашивања шума учествовали су најiskusнији пилоти: Сондермајер и Стрижевски. Штеточина се звала „лептир дувна”. „Аеропут” је понудио Министарству шума и рудника да својим авионима изврши *запрашивање из ваздуха*. Акција је фотографисана, сачувано је више фотографија, а цео догађај пратиле су у једном авиону представници Министарства, високи официри и неки министри. Овај подвиг који дотле није примењиван, више није поновљен у Краљевини Југославији. У тој акцији запрашен је 561 хектар заражене шуме и утрошено 28.050 килограма арсенових препарата.

Развој авио-превозника „Аеропут” који је имао статус привредног субјекта, није могао да прође без сукоба интереса, што је у послу очекивана појава. У једном тренутку 1933. дошло је до отвореног сукоба између струковног удружења „Аеро-клуб” и „Аеропута”. Сукоб је отворен чланком у часопису „Наша крила” у коме се тврди: „Због старих размирица гро авијатичара у земљи не интересује се радом клуба, јер не може понос да им дозволи да буду чланови клуба, који је завистан од једног трговачког предузећа” (153). Овај сукоб решен је затварањем просторија „Аеро-клуба”.

Од првог лета 1928. југословенски авиони нису имали тешке удесе са смртним исходом. Било је принудних слетања на помоћне аеродроме, због мањих оправки.

Међутим, тридесете године доносе несреће и жртве: 12. септембра 1933. погинуо је пилот Виктор Никитин и свих 6 путника, при полетању са аеродрома у Љубљани.

Друга несрећа догодила се 1936. на Велебиту, када је погинуо Михаило Јарошенко. У оба случаја узрок је била *магла*. Године 1940. код Госпића је погинуо Владимир Стрижевски, цењен и учитељ нових генерација пилота. Њихове сахране су биле свечане, достојанствене, испуњене тугом и поносом због целокупног *пионирског рада* и *доприноса* тројице Руса југословенском авио-саобраћају.

Тридесетих година флота „Аеропута” се све више оријентише ка енглеским произвођачима – већ 1933. набављен је први *Spartan kruzer* енглеске производње. Треба истаћи да су ови авиони касније

набављени били метални, тромоторни, да су јачина и распон крила неупоредиво већи од старијих типова (*Farman* је страдао код Љубљане). Истовремено је откупљена лиценца, да би се омогућило да домаћи произвођачи авиона, попут Предузећа Змај из Земуна, производе авион са европским перформансама. Ако се погледа фотографија „Аеропутовог” хангара на аеродрому Београд маја 1930. године, види се једна флота од четири модерна авиона, која делује моћно. Пут од првих летова, захваљујући ентузијазму младих пилота, пређен је брзо. Страни авиони су 30-тих година летели, често једино се заустављајући се у Београду, да би даље летели по Европи или на Блиском Истоку. У монографији се детаљно описује настанак и рад три највећа аеродрома – београдског, загребачког и љубљанског (169–186).

У току постојања аеро-саобраћаја у Краљевини Југославији, била је присутна авио-компанија CIDNA. Она је склапала уговоре са „Аеропутом” о подели летачких послова и подели капирала, а имала је самосталне прелете ка Румунији, Бугарској и Турској у одласку, а у повратку преко Мађарске, Аустрије, Чехословачке, Немачке до Француске. Аутори монографије наводе изјаву генерала Дивала, главног представника авио-превозника CIDNA: „да Београд постане важан међународни аеродром и главна источна база за поправку и снабдевање авиона и мотора на ваздушним линијама које везују Запад са Истоком” (187). У CIDNI су летели југословенски пилоти – њих тројица, док су „Аеропут” од почетка одржавали Руси. Путници „Аеропута” су углавном били припадници вишег грађанског слоја: трговци, адвокати, предузетници, официри.

У петом поглављу монографије детаљно се описује развој „Аеропута” од 1937. до 1939. године, који је био веома динамичан: седам домаћих линија, а лет у иностранство од 1. маја на линијама Београд-Загреб-Грац-Беч, домаће линије Београд-Загреб-Љубљана-Сушак, Београд-Скопље-Солун. Нови тип авиона уведен у праксу био је *Spartan kruzer*, појавио се домаћи пројекат инжењера Миленка Митровића – *Spirte*, за лаки авион *MMS-3*.

Трећи *Spartan kruzer* израђен је фабрици „Змај”. Али даља производна по лиценци није била могућа, ма из којих разлога.

Путовање авионом постало је потреба, што показује податак да је број путника од 1932. до 1935. порастао за 17% (206). Пораст преноса поште и терета је такође значајан, по основу уговора са Министарством пошта. Друштво је годишње достављало 30 кг поште

бесплатно. Међутим, државне субвенције се нису повећавале што би било у складу са радом „Аеропута”, највише због приоритета финансирања војске. Друштво „Аеропут” припремало је нове планове за рад у току 1935/36. године, што је одмах имало за последицу редукцију линија на којима се летело.

Пошто је уговор између Државе и Друштва истицао 1937. године, оно је поднело предлоге Штабу ваздухопловства. Истакнута је чињеница о неравноправности домаћег авио-саобраћаја, чији авиони не лете реципрочно у иностранству, док авиони страних компанија (*Lufthanza*, *Er Frans* и др.) лете неупоредиво више југословенским ваздушним простором. И поред наведених тешкоћа, Друштво се развијало.

После више година употребе, руководство „Аеропута” је одлучило да купи нов авион, усавршенији *Dragon Rapid DH-89* енглеске производње. Он је летео на новој линији за Дубровник. О набавци нових авиона у Друштву су расправљали октобра 1936. генерални директор, шеф одсека и шеф пилота. Одлучено је да се набави авион *Lokid* америчке производње. Њега је у деловима производила фабрика у Калифорнији, потом је превезен морем и склопљен у пољском бродоградилушту Гдињи. Потребе за проширеном делатношћу Друштва, по процени руководства и пилота-експерата, износила су *четири нова авиона*, што је и набављено. Набављена су два авиона типа *Lokid Elektra* и два типа *Kodron*. До 1940. из употребе су искључени (отписани) сви старији типови авиона и целокупна флота од 12 авиона била је типа *Lokid*. Остало је неколико малих авиона за туристичка путовања.

Истраживач домаћег ваздухопловства Чедомир Јанић цитиран је у монографији: „прва деценија постојања ’Аеропута’ је период дугог почетништва и експериментисања” (249).

Нови договор Државе и „Аеропута” предвиђао је да Министарство војске и морнарице има овлашћење да у споразуму са „Аеропутом” раскине уговор и закључи нови, са роком од 10 година. Аутори монографије закључују „да је врло похвално и важно да је ’Аеропут’ и поред недовољне државне помоћи успео да реши један од најтежих задатака: да редовно обнавља летећи парк и да га стално одржава на висини која потпуно одговара условима модерног ваздушног саобраћаја” (252).

Редовни ваздушни саобраћај 1937. обухватао је 9 линија. С обзиром на број линија у иностранству, Сондермајер је на једном

састанку акционара истакао „да је главни задатак сваког ваздушног саобраћаја *веза земље са осталим земљама*, док се унутрашње и кратке везе могу лакше обезбедити другим саобраћајним средствима, на краћим растојањима”. Аутори монографије сматрају „ово је била прилична *измена перцепције* улоге „Аеропута”, који је летео сада са најмодернијим авионима с већим превозним могућностима” (274).

Развој техничких могућности летења довео је и до појединих проблема: отворено је питање разлика у *додацима за пилоте*, јер је километарска субвенција изједначена за све авионе *без обзира на јачину мотора*. И то је постало неоправдано. Са јачањем флоте уведени су четворица приправника-пилота, одлуком Управног одбора од априла 1938. године. Током исте године Друштво је, на основу субвенција, набавило још два авиона типа *Lokid*. Истовремено је започето повлачење из саобраћаја и уништавање старих типова авиона.

Крајем тридесетих примљено је десет нових пилота (1938–1941). Правилник за летачко особље „Аеропута” донет је 31. 7. 1937. године. По Правилнику летачко особље чинили су пилоти: приправници и саобраћајни, шеф пилота. Помоћно особље чинили су радио-телеграфисти и механичари. У Правилнику се прецизно наводе услови које је морала да испуни свака категорија особља, са периодичним проверама (важан је број километара које је кандидат прелетео пре запослења у „Аеропуту”).

Држава и „Аеропут” потписали су нови уговор са трајањем од 10 година новембра 1937. Држава се обавезала да *неће ни на који начин* помагати ни једно домаће или страном друштво за ваздушни саобраћај, а „Аеропут” ће имати искључиво право да врши домаћи саобраћај док је уговор на снази, сем случаја више силе, када је Министарство војске имало право да додели линије другом друштву. Ове одредбе показују да се очекивао рат у Европи, те да су цивилни ваздухоплови могли да промене намену у борбене авионе.

У току 1939. „Аеропут” је радио на 11 линија, дакле по мирнодопском режиму. У 1941. годину „Аеропут” је ушао са 12 авиона: пет *Lokida*, два *Spartana* и једним *Dragonom* за редовни саобраћај, авионом *Kodron* за обука, авионима *Foks Mot*, *Standard Mot* и *MMS-3* за нередовне летове. Управном одбору је саопштено да је набављено гориво и мазиво у великим количинама. Авиони *Spartan* и *Dragon Rapide* оправљени су и ремонтовани, те су несметано летели. Према немачким подацима, почетком 1941. „Аеропут” је имао 190

запослених. Крајем 1939. и током 1940. школовале су се две групе од 40 војних pilota код „Аеропута“ за летење без спољне видљивости. На последњом мирнодопској седници Управног одбора „Аеропута“ 21. марта 1941. дискутовало се о набавци резервних делова за *Lokide*, али је произвођач поставио тежи услов: резервни делови за *Lokid* могу се набавити ако се унапред уплати цена материјала – 24.125 америчких долара за моторе на *Lokidima*.

У априлу 1941. један авион *Lokid* летео је у Совјетски Савез ради уговора о куповини оружја, други *Lokid* је одлетео у Турску ради усклађивања војних планова са Краљевином Југославијом, трећи је принудно слетео у Макишко поље и остао заглављен у мочвари. Дванаест *Lokida* стигло је у Атину, путници су били чланови Владе која се повлачила у избеглиштво. Стигли су у Египат, где се догодила парадоксална ситуација – уместо да се организује авио-флота Краљевине Југославије у егзилу, ови авиони су без икаквог двострано обавезујућег уговора поклоњени Британцима (RAF). Енглеска авијација није користила *Lokide*, па су распоређени по Блиском истоку, један је стигао чак и до Бенгала.

После Другог светског рата Законом о привредним друштвима из 1948. године, укинута су сви привредни субјекти засновани на приватном капиталу. Угашен је и „Аеропут“, тако да не постоји ни правни ни функционални континуитет са касније основаним авио-превозником у ФНРЈ ЈАТ. Ипак неколико pilota који су остали у земљи, запослили су је у ЈАТ-у и завршили свој радни век у новом авио-превознику.

Књига *Аеропут. Друштво за ваздушни саобраћај 1927–1948.* је драгоцен допринос не само историји летења, већ југословенској историји прве половине 20. века.

О историји летења и ваздухопловства не учи се у оквиру нашег образовног система, те ће књига бити интересантна за младе генерације. Писана једноставним и јасним језиком, уз велики број фотографија као докумената првог реда (власништво Музеја ваздухопловства), представља не само допринос историографији, већ задовољство у спознаји животних прича, идеала и љубави за летењем једне генерације ентузијаста. Др Бојан Димитријевић и др Илија Кукобат су написали књигу која ће имати свој живот у ширијој јавности.

* Овај рад је примљен 14. октобра 2024. године, а прихваћен за штампу на састанку Редакције 11. новембра 2024. године.