

УДК 355.02(438:497.1)“1918/1941“(093.2)
355.014(438+497.1)“1918/1941“(093.2)

ВОЈНО-ТЕХНИЧКА САРАДЊА РЕПУБЛИКЕ ПОЉСКЕ И КРАЉЕВИНЕ СХС/ЈУГОСЛАВИЈЕ

Мр Небојша ЂОКИЋ

АПСТРАКТ: У раду су обрађене испоруке наоружања и опреме из Републике Пољске Краљевини СХС/Југославији између два светска рата. Такође су наведени и преговори који нису довели до закључења уговора, као и закључени али нереализовани уговори.

Кључне речи: војно-техничка сарадња, Република Пољска, Краљевина СХС/Југославија, војна опрема, наоружање

Ослобођење и уједињење 1918. године пред победничку српску војску је, уместо одмора и демобилизације, поставило нове задатке. Све границе новостворене Краљевине СХС биле су угрожене. Једино је граница према Грчкој била сигурна. Одбрана државних међа је пала на солунске ветеране, јер је недостатак наоружања онемогућавао мобилизацију не само у новим крајевима него и у старој Србији. Тако је, рецимо, децембра 1918. Војска Краљевине СХС располагала са свега 79.000 пушака и карабина, 228 топова и 43 хаубице. То је било једва довољно за наоружавање шест пешадијских дивизија.¹

Августа и септембра 1919. француска Угарска војска је предала значајне количине оружја и војне опреме војсци Краљевине СХС а током 1919. и 1920. уведене су у наоружање и заплећене аустроугарске пушке, што је омогућило Генералштабу Војске Краљевине СХС да у јеку кризе

¹ М. Вјелажас, *Војска Краљевине СХС 1918–1921*, Београд, 1988, стр. 268–269; Р. Радовановић, Н. Ђокић, „Артиљеријска оруђа и минобацачи Српске војске у време завршних борби за ослобођење Србије 1918. године“, *Весник – Војни музеј*, бр. 34, Београд, 2007, стр. 73–76.

око Ријеке мобилише двоструко већи број људи него што је то било могуће крајем 1918. године.² Само, и то је било недовољно.

Крајем 1921. војска је располагала са свега 230.000 пушака и 27.000 карабина, што је било довољно за свега 12 до 14 пешадијских дивизија. Ово је представљало само 50% потребног броја. Ситуација са муницијом била је још и гора. Располагало се само са 200 до 350 метака по пушци, зависно од типа пушке. Неопходни минимум је био 1.000 метака по пушци.³ Захваљујући великом броју аустроугарских топова и хаубица артиљеријских оруђа било је у довољном броју. Крајем 1921. поред 254 топа и 30 хаубица француског порекла, било је и 730 топова и 1.000 хаубица аустроугарског порекла. И овде је муниција била велики проблем. Док су француска оруђа имала довољно зрна, за аустроугарска оруђа је владала таква несташница да је само 100 топова и 140 хаубица аустроугарског порекла било оперативно. И расположиви артиљеријски парк (због ограничења услед недостатка муниције) омогућавао је формирање, такође, само 12 до 14 пешадијских дивизија.⁴

Било је неопходно повећати број пешадијских дивизија на 18, што је било апсолутни минимум. Истовремено је било неопходно извршити унификацију стрељачког наоружања, пре свега пушака. У то време две армије су биле наоружане француским пушакама *лебел-бертије* а две бившим аустроугарским пушкама *манлихер*. Да би се попуниле јединице и истовремено извршила унификација пушака, покушало се 1922. године са набавком 500.000 пушака *ли енфилд* из Велике Британије, али после дужих преговора од ове набавке се почетком 1923. одустало, јер британска влада није хтела да да кредит за њихову набавку.⁵ Док су трајали преговори са Британцима, скупштина је 1922. изгласала допунска средства од 800 милиона динара за набавку нових пушака.⁶ У међувремену, још 1919. године приликом посете делегације Војске Краљевине СХС Чехословачкој јавила се први пут идеја да се за обе армије изабере исти тип пушке који би се серијски производио у Чехословачкој.⁷ Чехословаци су негде почетком 1922. дефинитивно одлучили да за своју стандардну пушку усвоје Маузеров

² Војни архив, Пописник 4, кутија 107, бр. 19/27, фасц. 6, лист 4–6; Н. Ђокић, „Предаја оружја француске Угарске војске војсци Краљевине СХС 1919. године“, *Браничевски гласник*, бр. 5/2008, Пожаревац, 2008, стр. 293–300. Ту видети и старију литературу о овоме.

³ ЕМАТ SH, 7 N 3.200, D 1, Годишњи извештај војног аташеа Француске у Београду за 1921. годину. Таблице у прилогу; М. Вјелажас, *n. d.*, стр. 287–289.

⁴ ЕМАТ SH, 7 N 3.200, D 1, Годишњи извештај војног аташеа Француске у Београду за 1921. годину. Таблице у прилогу; М. Вјелажас, *n. d.*, стр. 287–289.

⁵ Детаљније о овоме видети у: *Ž. Avramovski, Britanci o Kraljevini Jugoslaviji 1921–1930, Zagreb, 1986, str. 107, 154, 217.*

⁶ *Исто*, стр. 154

⁷ В. Bogdanović, *Пушке – два века пушака на тлу Југославије*, Београд, 1990, стр. 121

систем. После неколико прелазних модела, коначно септембра 1924. године званично је усвојена пушка 7,9 мм wz. 24 која је ушла у масовну серијску производњу.⁸ Вероватно негде у зиму 1922/23. и у Краљевини СХС је одлучено да се за стандардну пушку усвоји Маузеров систем. Када су 1923. у Белгији у компанији ФН (FN) купљени пиштољи *браунинг* стручњаци из Краљевине СХС су се уверили у квалитете нове белгијске пушке система Маузер. Убрзо затим представници Краљевине СХС су током 1924. године потписали уговор у Херсталу (Fabrique Nationale) о куповини лиценце за ту пушку која је код нас добила ознаку 7,9 мм М24. Том приликом је и из белгијске фабрике наручено 100.000 истих пушака и 110 милиона метака.⁹ Прва пушка М24 је била израђена у Крагујевцу тек 22. марта 1928. и заједно са првим метком предата краљу Александру,¹⁰ док су пушке из Белгије стигле нешто раније.¹¹ Није било времена за чекање па се зато покушало са набавкама на тржишту сличних Маузерових пушака у калибру 7,9 мм. Најпре је 1923. купљено 50.000 дугих пушака *маузер* М98 у Чехословачкој (из тзв. баварског контингента).¹² Марта 1925. краљ Александар, министар иностраних послова др Момчило Нинчић и министар војни ђенерал Петар Пешић поднели су захтев чехословачком амбасадору Јану Шеби за испоруку 100.000 нових пушака и 100 милиона метака. Но Чехословачка није била у стању да одмах удовољи овом захтеву. Преговори су трајали до новембра 1925, када је захтев смањен на 50-60.000 пушака. У договору са фабриком „Збројовка“ из Брна Чехословачка је Краљевини СХС испоручила свих 15.000 пушака wz. 24 из треће серије (наручене октобра 1925) које су већ биле готове и чекале испоруку армији и свих 27.000 из четврте серије (наруџбина за чехословачку армију из новембра 1925). Поред тога испоручено је и 20.000 оригиналних немачких дугих *маузерки* М98 (из тзв. „холандског“ контингента) које су као ратна резерва чуване у магацинима у Пиркартицама. Све ове пушке су испоручене до средине 1926. године.¹³ Споменимо да је управо у то време у Чехословачкој набављена и муниција за топове.

Док су трајали ови преговори са Чехословачком, дошло је и до првих преговора са Пољском која је још 1921. године усвојила пушке система Маузер за своје наоружање.¹⁴ Међутим и код ње је стање са пушкама било

⁸ В. Bogdanović, *n. d.*, стр. 122–123.

⁹ У Белгији је од компаније ФН (FN) купљено 60.000 пиштоља типа *браунинг* (Brown-ing). Ж. Avramovski, *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji 1921–1930*, Zagreb, 1986, стр. 278; В. Bogdanović, *n. d.*, стр. 116.

¹⁰ *Војни весник*, бр. 12, (децембар) 1928.

¹¹ В. Bogdanović, *n. d.*, стр. 116.

¹² Пушке су испоручене током 1924. године. Ж. Avramovski, *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji 1921–1930*, Zagreb, 1986, стр. 217, 278; Branko Bogdanović, *n. d.*, стр. 123.

¹³ В. Bogdanović, *n. d.*, стр. 123.

¹⁴ Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *Na krawedzi ryzyka, Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa, 2004, стр. 26–27.

врло лоше. По формацији пољска армија је почетком 1922. године требало да поседује 523.700 пушака и 259.300 карабина, а имала их је у то време само 197.300 и то укупно пушака и карабина тј. око 25% од потребног броја.¹⁵ Ипак 17. јула 1925. министар војске и морнарице ђенерал Душан Трифуновић се писмено обратио пољском војном аташеу у Београду мајору Гроцком са захтевом за испоруку артиљеријске муниције калибра 37 мм и 100 мм, пушчане муниције 7,9 мм и 25.000 пушака *маузер* М98. Пољаци су 28. августа 1925. одговорили да немају на располагању пушке али да уместо њих током 1927. могу испоручити Маузерове карабине. Што се тиче испоруке муниције није било никаквог проблема, али у Београду нису били заинтересовани само за муницију па је понуда пољског војног аташеа из јесени 1925. остала без званичног одговора. Из Београда је марта 1926. поново интервенисано за набавку 25.000 пушака *маузер* М98 с тим да пушке буду испоручене до краја те године. Пољаци су опет одбили захтев јер су једноставно у то време производили само карабине, а и то у врло малим количинама. Током 1926. произведено је само 33.454 карабина а током 1927. године 43.556. Тек 1929. Пољаци су имали могућност да на светском тржишту понуде око 40.000 карабина.¹⁶

Међутим, још пре тога, уговором од 3. новембра 1924. извршена је прва успела размена наоружања између Краљевине Југославије и Републике Пољске. На основу овог уговора Пољска је Краљевини СХС уоком 1924. и 1925. испоручила 82 милиона метака калибра 8 мм за Манихерову пушку а заузврат добила 87 бивших аустроугарских хаубица 10 цм М 14 шкода. Као разлику у цени Краљевина СХС је доплатила Пољској 450.000 швајцарских франака.¹⁷

SEPEWE Eksport Przemyslu Obronnego Sp. z o. o. у Београду

Да би побољшале пласман војне опреме и наоружања у иностранство, пољске фирме које су се бавиле њиховом производњом формирале су 2. марта 1927. године свој „синдикат“ назван SEPEWE Eksport Przemyslu Obronnego Sp. z o. o. Основни задатак овог „синдиката“ је био да олакша заједнички наступ пољске војне индустрије на страна тржишта.¹⁸ SEPEWE је већ 1927. отворио своје представништво у Београду, али успех је првих година био доста слаб.

¹⁵ Исто, стр. 27.

¹⁶ Детаљније о овим неуспелим преговорима видети у: Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, str. 56–60; Војни архив, Пописник 6, кутија 654, фасцикла 4, 39/1,2; М. Вјелажас, *n. d.*, str. 276–278.

¹⁷ Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, str. 30–31 i Tabela 1.

¹⁸ Исто, стр. 62–72.

Тек 1931. офанзивније се наступило на југословенском тржишту. Те године је понуђен списак са 25 производа – од текстила за униформе и војничке опреме, па преко пешадијског наоружања (пиштоља, пушака, пушкомитраљеза, тешких митраљеза и ручних бомби) и телефонских апарата до авиона (Lublin R-XIII и ловци P.1 и P.7) и авионске опреме и наоружања.¹⁹ Коначно је те 1931. потписан први уговор о куповини пољске војне опреме – били су то носачи авионских бомби.

Набавка носача авионских бомби

У јесен 1931. склопљен је уговор о куповини већег броја носача авионских бомби конструкције инж. Владислава Свјатецког (Władisław Swiatecki) који су испоручени 1932. године. Вредност ове наруџбине је била 100.000 злота. Неколико година касније, тачније 9. априла 1935. склопљен је нови уговор о даљој испоруци ових носача. Коначно у другој половини 1938. инж. Свјатецки је био ангажован да, заједно са нашим стручњацима, прилагоди своје носаче за нове модерне бомбардере које је набавила Југославија, као што су До-17К и *бристол бленхајм* Mk. I.²⁰

Интересантно је да су носачи бомби Свјатецког постигли прилично велики комерцијални успех и да су их набавила и ратна ваздухопловства Бугарске, Француске, Румуније, Турске и Италије. Због сукоба између Свјатецког и пољске државе око патентних права само незнатни број пољских авиона је добио ове носаче бомби. Наше ваздухопловство је набавило његове носаче бомби типа SW 12X10 wz.30 који су служили за окачињање 12 бомби од 10 или 12 кг (тј. 12,5 кг зависно од модела бомби).²¹ Вероватно први авиони у југословенском ваздухопловству који су добили ове носаче су били *потези* XXV израђени у Икарусу.²²

Набавка авионских бомби у Пољској

Једна од првих реализованих куповина наоружања из Пољске била је испорука 1.000 авионских бомби од 12 кг wz. 27 по уговору склопљеном 18. марта 1933. а за укупну цену од 98.040 злота.²³ Авионске бомбе 12 кг wz. 27 су директно развијене из немачких авионских бомби из Првог светског

¹⁹ Исто, стр. 242.

²⁰ Исто, стр. 242, 248, Табела 6; Wojciech Mazur, „Wbrew regule nieudane interesy z Jugosławia“, *Militaria XX wieku*, Nr 2 (5) marzec–kwiecień 2005, стр. 9; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 28.

²¹ Adam Popiel, *Uzbrojenie lotnictwa polskiego 1918–1939*, Warszawa, 1991, стр. 118–119.

²² Икарус АД, *Аероплан Анри Потез XXV A2 – технички упут*, Београд, (без године издања); Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 28.

²³ Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *н. д.*, Tabla 6; Wojciech Mazur, *н. д.*, 9; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 27.

рата 12,5 кг PUW и уведене у наоружање пољског ратног ваздухопловства крајем 1927. године а произвођене су у фабрици FA PWU.²⁴ Ове бомбе су се у нашим документима водиле као „пољска бомба од 12 кг.“²⁵

Иначе, споменимо да је Југославија пред Априлски рат, марта 1941, од лаких бомби, поред споменутих пољских, располагала и оригиналним немачким бомбама 12,5 кг PUW, француским запаљивим бомбама од 1 кг, француским распрскавајућим 10 кг ПА и домаћим распрскавајућим „станковић“ од 12 кг конструкције инж. Станковића које су произвођене у ВИСТАД-у.²⁶

Размена артиљеријских оруђа 1932. године

Југословенски генералштаб је средином двадесетих година одлучио да изврши унификацију пољске и средње артиљерије на Шкодина (и уопште екс аустроугарска) оруђа. Готово у исто време у пољској армији су донели одлуку да изврше унификацију артиљерије на француска оруђа. Пољацима су нарочито били потребни француски пољски топови 75 мм М1897 пошто су они усвојени као основно дивизијско артиљеријско оруђе. Наиме пољска армија је 1931. имала 30 дивизијских артиљеријских пукова који су били наоружани француским топовима 75 мм М 1897 и аустријским хаубицама 10 цм М 14/19П. Коњичка артиљерија је имала 14 коњичких артиљеријских дивизиона наоружаних руским топовима 76,2 мм. Постојало је и десет тешких артиљеријских пукова наоружаних француским топовима 10,5 цм М 13 *инајдер* и француским хаубицама 15,5 цм М 17 *инајдер*. Један пук је био наоружан француским тврђавским топовима 15,5 цм и аустријским *мерзерима* 30,5 цм. Један брдски артиљеријски пук је био наоружан француским топовима 75 мм М. 1897 и аустријским хаубицама 10 цм.²⁷

Са друге стране у Југославији су преферирали аустроугарске топове 8 цм М. 05/8 који су,²⁸ премда су имали мањи домет, имали могућност брдског

²⁴ Adam Popiel, *n. d.*, str. 106–107; Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, str. 242.

²⁵ Краљевина Југославија – Команда Вазд. Војске, *Таблице бомбардовања II део*, Земун, 1941. г, део 3; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 27.

²⁶ Краљевина Југославија – Команда Вазд. Војске, *Таблице бомбардовања II део*, Земун, 1941. г, 3; Adam Popiel, *n. d.*, str. 92; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 28.

²⁷ „Организација артиљерије у Чехословачкој, Пољској, Француској и Турској“, *Артиљериски гласник*, бр. 16/1931. г, Београд, 1931, стр. 159–160.

²⁸ Ови топови се повремено у литератури означавају као Шкодини, међутим они то нису били. Њих је конструисала посебна државна артиљеријска комисија и произвођени су пре свега у државним арсеналима. Тек по избијању Првог светског рата започета је њихова производња и у Шкоди, која ће касније постати њихов далеко највећи произвођач. Управо због тога што арсенали у Угарској нису били у стању да лију челичне топовске цеви ови топови су све до 1916. ливени са бронзаним цевима а тек од те године са челичним цевима. Ово је битно због тога што је Шкода пре Првог светског рата нудила Србија своје конструкције топова које немају никакве везе са топом М 05/8. Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 28, н. 13.

транспорта.²⁹ Југословенска војска је 1928. године укључила у наоружање и изванредни Шкодин пољски топ 8 цм М28 (стварни калибар свих ових оруђа и М. 05/8 и М. 28 је био 76,5 мм). Југословенске дивизијске хаубице су биле Шкодине пољске 10 цм М. 14 и брдске 10 цм М. 16, као и најновије (такође пољске) 10 цм М. 28 *шкода*.

Због тога је 1932. дошло да размене материјала са Пољском. До 27. октобра 1932. из Пољске су набављене 22 брдске хаубице 10 цм М. 16, седам тешких хаубица 15 цм М. 14, шест дугачких топова 104 мм М. 15, (3.200 граната 104 мм) и 32.000 (28.100) граната за хаубице калибра 15 цм. Заузврат Пољацима је испоручено 70 (69) француских пољских топова 75 мм М. 1897, (неколико руских хаубица 152 мм М09) и (3.800 граната 75 мм).³⁰

Преговори о набавци танкета ТК-3 и тенкова 7ТП

Почетком тридесетих година југословенска војска се заинтересовала за набаку танкета. Узор готово свих танкета у свету је била танкета *Carden Loyd Mk VI* британске компаније *Vickers-Armstrong* чији се прототип појавио 1928. године. Убрзо је огроман број земаља набавио ове танкете, често откупљујући и лиценцу за њихову серијску производњу – и то са даљим модификацијама или без њих.³¹

Пољска је средином 1929. најпре набавила једну танкету *Carden Loyd Mark VI* а затим је откупила и лиценцу за њену производњу из које је, већ крајем 1929, развила сопствену конструкцију ТК-1. Ни та ни следећа конструкција ТК-2 нису ушле у серијску производњу већ тек трећи модел ТК-3. Почев од 1931. произведено их је око 300 комада. Нов модел ТКС (TKS) се појавио 1933. а ушао је у наоружање 1934. године. Њих је произведено 390 комада. Премда су Пољаци касније увели у наоружање знатно боље тенкове као што су 7ТП танкете ТК-3 и ТКС су чиниле главнину пољских оклопних снага у рату 1939. године.³²

²⁹ Том приликом топ се растављао на три дела. Воз за цев су вукла два грла а остала два воза (лафетски и за штит) и карету по једно грло. Јанко Ј. Јанковић арт. мајор, *Наоружање артиљерије*, Београд, 1936; Поверљиво – *Преглед Артиљерског наоружања војске Краљевине С.Х.С.* – Састављен према наређењу Господина Мин. Војске и Морнарице АТ. Бр. 4420 од 1926. године, Артиљерско Технички Завод, Крагујевац.

³⁰ Војни архив, П-17, К-202, ф-4/1-3, Реферат Министра војске министарском савету од 27. октобра 1932. године; Mile Вјелажас, *н. д.*, стр. 105; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 29. У заградама су дати званични пољски подаци уколико постоји разлика у нашим и пољским подацима. Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *н. д.*, Tabela 1.

³¹ Vladimír Francev, „Malé tanky s okřídleným šípem“, *HPM*, 4/1995, стр. 2; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 29.

³² Miloš Ludvík, „Polské tanky v roce 1939“, *HPM*, 7/92, стр. 27; Christopher F. Foss, *Tanks and fighting vehicles*, London, 1979, p. 166; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 29.

Чехословачка је 1930. купила три танкете *Carden Loyd*, као и лиценцу за њихову серијску производњу. Танкете су стигле у Праг у марту 1930. али је убрзо постало јасно да се пре уласка у серијску производњу морају из основа прерадити. Четири прототипа означена са *Praga P-I* је испитивано током 1931. и 1932. године да би коначно 17. априла 1933. био потписан уговор о набавци 70 ових танкета, које су добиле званичну војну ознаку *Tančík vz. 33*.³³

У међувремену се, 1931. године, појавио и први Шкодин прототип танкете МУ-2. Ова танкета је за разлику од већине других имала куполу са једним митраљезом *шварцлозе* вз. 07/24. Но, убрзо се одустало од овакве концепције па се већ 1932. појавила класична танкета, без куполе, МУ-4 која је током те исте године представљена чехословачкој а следеће 1933. године југословенској армији.³⁴ Наиме југословенски представник код Шкоде је још почетком 1932. изразио жељу да у Београду буде представљена нова, тада још недовршена танкета. Коначно тек крајем октобра 1933. стигла је у Београд танкета МУ-4/І. У то време у Југославији су већ биле на испитивању и пољска танкета ТК-3 и друга чехословачка танкета *Praga P-I*. Пољска танкета *Polaci-Ursus* ТК-3 је испитивана у фебруару а чехословачка *Praga* у јулу 1933. године.³⁵ Шкодина танкета се није најбоље показала – пре свега мотор је стално имао проблема у раду али ни друге две танкете нису ушле у југословенско наоружање.³⁶

Након тога је Шкодина танкета враћена у Плзен, где је уграђен нови јачи мотор од 40 КС а извршене су и неке друге мање модификације. Потом је 1934. поново представљена најпре чехословачкој а затим, од 20. до 31. октобра у Београду, и југословенској армији. Премда се МУ-4 овог пута много боље показао, југословенски војни врх се није ни овог пута одлучио за набавку мада се дуго преговарало о набавци 40 танкета МУ-4. Због тога је танкета МУ-4 ускоро понуђена Руминима. Интересантно је да је још 1939. Авганистан тражио зајам да купи танкету МУ-4 а Шведска и Мађарска су биле заинтересоване за њу и 1940. године.³⁷

³³ Vladimír Francev, Charles Ch. Kliment, *Československá obrněná vozidla 1918–1948*, „ARES“ Praha, 1999, str. 50–51 i 331; Vladimír Francev, „Malé tanky s okřídleným šípem“, *HPM*, 4/1995, str. 2; Vladimír Francev, „Tančík vzor 33, československa ulitba dobove mode“, *HPM*, str. 4/1993, 6–9; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 29.

³⁴ Vladimír Francev, „Malé tanky s okřídleným šípem“, *HPM*, 4/1995, str. 3; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 29.

³⁵ Vladimír Francev, „Malé tanky s okřídleným šípem“, *HPM*, 4/1995, str. 3; Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *н. д.*, str. 154, n. 38; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 29.

³⁶ Vladimír Francev, „Malé tanky s okřídleným šípem“, *HPM*, 4/1995, str. 3. Није немогуће да је у Југославији била на испитивању новија верзија ТКС која је управо те 1933. године почела да улази у наоружање пољске армије. Miloš, Ludvík, *н. д.*, стр. 7; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 29.

³⁷ Vladimír Francev, Charles Ch. Kliment, *н. д.*, str. 43–44 i 332–333; Vladimír Francev, „Malé tanky s okřídleným šípem“, *HPM*, 4/1995, 3; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 30.

У 1935. је започет развој потпуно нове танкете са знатно јачим оклопом и наоружане топом 37 мм. Танкета је добила назив Š-I-d (од *delový* тј. топовски).³⁸ Исте те године прототип је представљен југословенској делегацији у Чехословачкој која је имала читав низ ситнијих примедби. Пошто су усвојили примедбе, Шкодани представници су модификовану танкету понудили југословенским властима. Коначно 30. јуна 1936. потписан је уговор Но. 6856 између Министарства војске и морнарице Краљевине Југославије и фирме Шкода у износу 5.930.920 КЧ, којим је наручено осам танкета Š-I-d, које је требало да буду испоручене у року од 11 месеци од потписивања уговора. Танкете су испоручене у два воза која су кренула из Чехословачке 14. и 25. августа 1937. године. Премда је испорука каснила, Шкода није платила пенале јер је у међувремену 21. септембра 1936. потписан уговор којим је био измењен чл. XIV првобитног уговора којим је дат дужи рок за испоруку танкета.³⁹ Наоружање се састојало од топа 37 mm шкода АЗ и митраљеза 7,9 mm ZB vz. 30J.⁴⁰ Прототип је Шкода 1940. године продала немачком СС-у.⁴¹

Југословени су се за пољска оклопна возила поново заинтересовали 1938. и то за танкете ТКС и тенкове 7 ТП. Нарочито је постојало интересовање за ове друге. Најпре је маја 1939. Југославија започела разговоре о набавци 36 ових тенкова. Августа исте године је у Београд, ради преговора о тенковима, дошао Роман Дебицки. Он је 10. августа писмом известио централу да Београд тражи чак 120 тенкова 7 ТП, затим 36 трактора за транспорт тенкова, три трактора гусеничара, 56 камиона и три путничка аутомобила. Пољска је била заинтересована да их испоручи али је већ било касно – само пар недеља касније Немачка је напала Пољску тако да од набавке ових, иначе одличних тенкова није било ништа.⁴²

Интересантно је да се у новијој пољској литератури тврди да је непосредно пред рат Пољска испоручила Југославији мањи број старих француских тенкова *рено* ФТ 17. Наиме, током 1936/37. године, најмање једна чета ових тенкова (15 или 16 реноа) је фиктивно продата Уругвају а у стварности Републици Шпанији. Међутим, постоји велика вероватноћа да су наредне две или три чете ових тенкова фиктивно продате Кини са намером да и оне буду испоручене републиканској Шпанији. Пошто се грађански

³⁸ Vladimír Francev, Charles Ch. Kliment, *n. d.*, str. 45 i 334; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 30

³⁹ Vladimír Francev, Charles Ch. Kliment, *n. d.*, str. 47 i 335; Vladimír Francev, „Malé tanky s okřídleným šípem“, *HPM*, 4/1995, str. 5–7; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 30

⁴⁰ Vladimír Francev, Charles Ch. Kliment, *n. d.*, str. 47 i 335; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 30.

⁴¹ *Исто*.

⁴² Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, str. 249, 334.

рат у Шпанији у међувремену завршио, ови тенкови су испоручени или стварно Кини или Југославији (или можда некој трећој земљи). Оно што је извесно из пољских извора то је да је 64 или 90 тенкова *рено* ФТ продато страним наручиоцима између 1936. и лета 1939. године, од чега је само 15 или 16 завршило у Шпанији. За остале се само зна да је званични купац била Кина али је готово сигурно да је мало њих стигло у ту земљу, ако не и ниједан. Претпостављала се да је међу продатим примерцима било и оних произведених у Пољској (верзија са оклопом од обичног „меког“ челика *renault FT-17 CWS*).⁴³

Набавке барута и упаљача за гранате

Након набавки авионских бомби прва следећа реализована испорука (не рачунајући размену наоружања) је била набавка 57 тона нитроглицеринског барута *wz. 16* (вредност 663.567 злота) и 76.000 топовских упаљача француског модела М15 (пољске ознаке *wz. 24/31* – вредност 1.142.733 злота) по наруцби од 5. јануара 1934. године. Нешто касније, 12. септембра, наручено је још 74.000 топовских упаљача (вредност 990.417 злота) а Југославија је од фабрике РВП (која их је производила у Пољској) добила техничку помоћ за организацију производње ових упаљача у Југославији.⁴⁴

И следећих година Југославија је увозила експлозиве из Пољске. Нитроглицерински барут је наручен 20. јула 1935, и то 60 тона, а тада је наручено и 8.000 делова за упаљаче *wz. 15* (укупне вредности 692.600 злота). Затим је 15. марта 1936. наручено 90 тона барута за пуњење граната (вредност 1.422.000 злота) а 27. јуна 1936. још 125,35 тона разних барута за артиљеријску и пушчану муницију (вредност 1,547.977 злота). Током 1937. било је две наруцбе барута у Пољској, најпре је 22. јануара наручено 55 тона а на јесен те године још 91 тона. Наведимо да су све споменуте наруцбине извршене код фирме РВП. Барут је наручиван, у два наврата, и током 1938. и то укупно 187 тона.⁴⁵

У лето 1939. године пољске фирме „Н. Cegielskie“ и РВП су успеле да са југословенским инвеститорима склопе уговор по коме је у Обилићеву требало да, по сопственом пројекту и сопственој технологији, организују производњу нитроцелулозе.⁴⁶

⁴³ Janusz Magnuski, „Czołgi Renault w Wojsku Polskim - Czeszc I Renault FT“, *Nowa Technika Wojskowa*, nr. 8/97, na više mesta. Jan Tarczyński, K. Barbariski, A. Jońca, *Pojazdy w Wojsku Polskim – Polish Army Vehicles – 1918–1939*, Ajaks – Pruszków, 1995, takode na više mesta.

⁴⁴ Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, str. 245, Tabela 6.

⁴⁵ Исто, стр. 247 – 249, Табела 6.

⁴⁶ Исто, стр. 249.

Учешће пиштоља wz. 35 vis на конкурсy 1935. године

Врло успешни пољски пиштољ wz. 35 vis учествовао је на конкурсy у Југославији 1935. за будући пиштољ у наоружању војске Краљевине Југославије.⁴⁷ Премда је била реч о одличном пиштољу, *vis* није прошао на конкурсy, о чему је пољски војни аташе у Београду мајор Грудни обавестио Варшаву писмом од 9. октобра 1935. године.⁴⁸

Набавка пушака 7,9 mm wz. 29

Интересантно је да је војска Краљевине Југославије имала у наоружању и пољске пушке 7,9 mm wz. 29 система Маузер. По пољским подацима пушке су набављене током 1938–1939. Највероватније је реч о неиспорученим пушкама републиканској Шпанији. Наиме Република Шпанија је набавила већи број пољских маузерки wz. 29 од којих један део није испоручен због завршетка грађанског рата у Шпанији. И ове пушке су, као и тенкови, набављани преко фиктивних купаца тако да им је врло тешко ући у траг. Судаћи по сигнатурама на пушкама већина пушака у југословенском наоружању је израђена 1934. године. Пољске пушке су на горњој страни имале пунцираног државног (пољског) орла и место и годину производње нпр.: „F.V./RADOM/1934“. На левој страни главе сандука утиснут је број пушке, а на телу, ознака модела: „wz. 29“. Пушке пољског порекла које су Немци запленили у Југославији Вермахт је водио под ознаком „7,9 mm Gew. 298(j)“.⁴⁹ По пољским подацима истовремено са пушкама wz. 29 набављена је из Пољске и већа количина бивших руских пушака система Мосин М 91/98/25 направљених на немачки метак 7,9 мм.⁵⁰

Преговори око набавке ловачких авиона ПЗЛ

Ваздухопловни контакти између Републике Пољске и Краљевине СХС почели су веома рано: већ 1924. пољски авиони *потез XV* посетили су Загреб.⁵¹

⁴⁷ Пиштољ wz. 35 Vis су конструисали Виљкевич и Скшипински. Уведен је у наоружање пољске армије 1935. године а производио се у фабрици RADOM. Био је то одличан пиштољ који су наставили да израђују и Немци по окупацији Пољске. А. Б. Жук, *Стрелковое оружие*, Москва, 1992, стр. 254.

⁴⁸ Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, стр. 158.

⁴⁹ Peter Chamberlain and Terry Gander, *Axis Pistols, Rifles and Grenades*, WW2 Fact Files, London, 1976, р. 13–14; Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, на више места; Branko Bogdanović, *n. d.*, стр. 123; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 30.

⁵⁰ Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 30.

⁵¹ *Илустровани лист*, бр. 43, 26. октобар 1924.

Неколико година касније, тачније 1929, тадашњи пољски војни аташе у Београду мајор Мјечислав Старжињски је представио југословенским војним и ваздухопловним властима тактичко-техничке карактеристике осам пољских авиона: PWS-5, PWS-10, PWS-11SM1, PWS-12S2, PWS-20, *bartel* BM-4, *bartel* BM-5 и *lublin* R-X.⁵²

Развијена пољска ваздухопловна индустрија често је покушавала у раним тридесетим да се убади на тржиште Краљевина СХС/Југославије, пре свега нудећи своје ловачке авионе. Прва интересовања за нове ловце висококрилце са „галебовим крилом“ југословенско ваздухопловство је исказало врло рано – први прототип Р.1/1 демонстриран је 10. новембра 1929. ђенералу Душану Симовићу у Мокотову (Mokotów) поред Варшаве, седишту фирме ПЗЛ (PZL – Państwowe Zakłady Lotnicze).⁵³ Југословени су хтели да изврше упоређивање новог пољског прототипа са чешким ловцем *авија* БХ-33Е и француским *девоатином* Д.27 чије су прве примерке набавили током лета те године. Године 1931. јавља се интересовање Југословена за нови модел висококрилица инж. Жигмунта Пулавског (Zygmunt Pulawski), после приказа прототипа PZL P-11/1,⁵⁴ а и током следећих година фирма ПЗЛ настојала је да прода Југославији неку од верзија ловаца „П“ фамилије. Ти напори нису уродили плодом, иако је „пољски ПЗЛ“, као први ушао крајем децембра 1933. у ужи избор од шест типова које је препоручила југословенска техничка комисија. Поред несумњивог квалитета, предност пољског ловца лежала је у понуди да се плаћање изврши југословенским дуваном.⁵⁵

Наиме те 1933. године расписан је конкурс Ваздухопловства Војске за куповину 20 и лиценце за израду још 50 ловаца, а техничка комисија је разматрала 28. децембра 1933. понуде и препоручила шест најбољих типова. Препоручени редослед је био: ПЗЛ, *фјури* (Hawker Fury Mk.I), *девоатин* (Dewoitine D.500), две верзије *фокера* (са мотором хиспано-суиза и ролс-ројс – Fokker F.XVII) и *авија* (Avia B.534).⁵⁶ Ипак, Ваздухопловство Војске

⁵² Wojciech Mazur, *n. d.*, str. 4; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 31.

⁵³ „The Era of the Gulls – The Chronicles of the Pulawski Fighter Line“, *Air Enthusiast*, 28, July–October 1985; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 31; Д. Алексић, Н. Ђокић, „Набавка ваздухопловног материјала из Чехословачке за потребе Ваздухопловства војске и морнарице Краљевине Југославије“, *Токови историје*, 1/2007, Београд, 2007, стр. 58.

⁵⁴ J. Cynk, *Sily Lotnicze Polski i Niemiec Wrzesien 1939*, WKL, Warszawa, 1989, str. 171; Andrzej Glass, „PZL P.11“, *Aero-Technika Lotnicza*, nr. 10/1992; Pzemislav Skulski, *Jedenastka*, Let Let Let 1, sine anno; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 31; Д. Алексић, Н. Ђокић, *n. d.*, стр. 58.

⁵⁵ Živko Avramovski, *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji 1931–1938*, knj. II, Zagreb/Beograd, 1986, str. 212; Mile Bjelajac, *n. d.*, str. 124; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 31; Д. Алексић, Н. Ђокић, *n. d.*, стр. 58.

⁵⁶ Kenneth Munson, *Fighters between the wars 1919–39*, Poole, 1977, p. 134; Raymond Danel et Jean Cuny, *Les avions Dewoitine*, Docavia, Paris, 1982, p. 119; Živko Avramovski, *Britanci o Kraljevini Jugoslaviji 1931–1938*, knj. II, Zagreb/Beograd, 1986, str. 212; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 31; Д. Алексић, Н. Ђокић, *n. d.*, стр. 59.

је затражило приказ авиона током следеће године, да би извршило пробе и оцењивање.

Почетком јула 1934. на турнеји у Краљевини Југославији био је други прототип чехословачког ловца *avia* B-534 II при чему је демонстрирана висока брзина од 395 км/х.⁵⁷

После добијених резултата званичних испитивања прототипа *девоатин* D.500 (Dewoitine D.500) из септембра 1933, појавило се интересовање Југословена за тај тип и он је ушао (као трећи) у шири избор од шест типова на конкурс крајем децембра. Међутим, Југословени су сматрали да D.500 има велику брзину слетања и да је веома скуп, па су се заинтересовали за новији D.510. Концерн Leo-SAF хтео је да прикаже тај авион у Земуну кад добије сагласност Француског министарства ваздухопловства. Дозволу је дао 12. јануара 1934. министар ваздухопловства генерал Денен (Denaine), бивши командант Ваздухопловства француске Источне војске на Солунском фронту. Недељу дана касније Југословени су затражили понуду за 10 авиона D.510 и лиценцна права за израду још 30 или 40 примерака. У одговору од 5. фебруара, концерн је понудио испоруку 10 авиона за шест месеци (без мотора, радија, наоружања и опреме) по цени од 267.000 франака по комаду, затраживши још 1.040.000 франака за лиценцу за 40 следећих авиона.⁵⁸

Једна ескадрила пољског ваздухопловства (Lotnictwo Wojskowe), састављена од осам стандардних ловаца П-7а (PZL P-7а) и два авиона *лублин* (Lublin), под вођством пуковника Л. Рајског (Ludomil Rayski) извела је септембра 1934. рекламни лет у Југославији, посетивши Београд, Краљево и Нови Сад. Учествовао је и познати акробатски пилот капетан Ј. Бајан (Jerzy Baján), победник 4. међународне утакмице туристичких авиона (4e Challenge de Tourisme Internationale) за 1934. годину. Да би се омогућили летови југословенским пилотима, капетан М. Медвецки (Mieczyslaw Medwecki) остао је у Београду. Међутим, 18. септембра 1934, пред приказ акробација Медвецки је закачио дрво и разбио П-7а N°6.119 (авион пук. Рајског) на Бежанијској коси и задобио озбиљне повреде.⁵⁹

⁵⁷ Jiri Rajlich, Jiri Sehnal, *Vzduh je naše more*, Praha, 1993, str. 123–125; V. Nemeček, *ČS letadla I*, str. 127; Christophe Cony, „L’Avia B-534 – 1ère partie“, *Avions*, N°38 mai, 1996; Modelářské listy/Modeller’s pages 1, Avia B-534, Praha, 1990; Jiri Vraný, *Aeroarchiv – Avia B 534*, Praha, 1991, str. 16. У старијој странијој литератури (на пример: K. Munson, *Fighters 1919–39*, стр. 134–5; Josef Krybus, „The Avia B.534“, *Profile* N°152; V. Nemeček, *ČS letadla I*, str. 130) наводи се нетачан податак да је Краљевина Југославија купила 14 авија Б-534. Једини извоз тога типа чинила су два Б-534 продата августа 1936. приватним путем Грчкој. Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 31; Д. Алексић, Н. Ђокић, *н. д.*, стр. 59.

⁵⁸ Raymond Danel et Jean Cuny, *н. д.*, str. 119–120; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 31; Д. Алексић, Н. Ђокић, *н. д.*, стр. 59.

⁵⁹ Потпуковник Ст. Живковић, „Дочек пољске борбене ескадриле Ђенерала Рајског у Београду“, *Ваздухопловни Гласник*, бр. 9/1934. Ст. Живковић наводи да су два „авиона Лублин Р.11“ (Lublin R-XI) пратила ловце, али на фотографији из колекције Бориса Циглића из Београда види се поред низа ловаца и авион са цивилном регистрацијом SP-AMG (Lublin

На крају ових испитивања југословенски стручни кругови су у ужи избор учврстили чешку *авију 534*, француски *девоатин 510* и британски *хокер фјури Mk. I* али коначна одлука ни те 1934. године није пала.⁶⁰

Један од југословенских пилота који је летео на пољском ловцу, Јанко Добникар, записао је у својој књижици летења: „пољски ПЗЛ, 15. септембар 1934, испитивање акробација“.⁶¹ Међутим, Ваздухопловство Војске се ипак више интересовало за ловце са снажнијим моторима од оног на П-7а.⁶² Такође, судећи по снагама мотора осталих учесника на конкурс Ваздухопловства Војске, чудно је да Пољаци нису приказали неки од снажнијих ловаца (на пример П-11 који је био у производњи, или неки од три постојећа прототипа П-24, авиона који је био намењен извозу).

У договору с Пољацима, француска фабрика мотора „Лорен“ (Loggaine) нудила је Команди Ваздухопловства две верзије пољског ловца са својим мотором *петрел 12Н* (први предлог из прве половине 1934. односио се на авион П-8 (P-8) а други на пројект П-28). До куповине није дошло, али одређено интересовање Југословена за ловце ПЗЛ показивано је и касније, у време када је већ био поручен британски *фјури*. Тако је у јануару 1936, организовано на варшавском аеродрому представљање трећег прототипа П-24/III војним мисијама шест заинтересованих земаља (Бугарске, Естоније, Грчке, Југославије, Румуније и Турске), при чему је било омогућено летење. Том приликом авион су испробали и Југословени. Исти прототип је послат почетком пролећа на рекламни пут у Мађарску и још три балканске земље, али не и Краљевину Југославију, јер се после пробе у Варшави, у Ваздухопловству Војске одустало од пољских ловаца.⁶³

Међутим, већ у мају 1936. ђенерал Недић је приликом сусрета са пољским генералом Рајским изјавио како су Југословени веома заинтересовани за бомбардерске авионе. Као одговор на овај Недићев захтев одмах је послат у Београд мајор Грудзијен да представи југословенским властима нови

R-XIИD с/п 56.127, авион Министарства комуникација Републике Пољске). Tadeusz Krolievicz, *Polski Samolot i Barwa*, Warszawa, 1990, str. 77; J. Cynk, *Sily Lotnicze Polski i Niemiec Wrzesien 1939*, WKL, Warszawa, 1989, str. 169; Andrzej Glass, *PZL P.7 cz.1, Samoloty myśliwskie Pulawskiego – od PZL P.1 do PZL P.8*, AJ Press, Gdansk, 2000, str. 77–79; Шиме Оштрић, „Необичне успомене – Аеровермеплов“, *Фронт*, бр. 1219, 4. децембар 1981 (фото удеса); Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 32; Д. Алексић, Н. Ђокић, *н. д.*, стр. 59–60.

⁶⁰ Mile Vjelajac, *Vojska Kraljevine SHS/Jugoslavije 1922–1935*, Beograd, 1994, str. 124; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 32; Д. Алексић, Н. Ђокић, *н. д.*, стр. 60

⁶¹ Књижица летења Ј. Добникара.

⁶² *Годишњак JB*, 1935. Годишњак је објавио податке за „аероплан PZL XXIV са мотором Gnôme Rhône K14 снаге 760 КС, једнокрилац једносед ловачки“ (то је био P.24/I).

⁶³ Andrzej Glass, „PZL P.24“, *Aero-Technika Lotnicza*, nr 4/1990; Andrzej Glass, *PZL P.7 cz.1, Samoloty myśliwskie Pulawskiego – od PZL P.1 do PZL P.8*, AJ Press, Gdansk, 2000, str. 77–79; „The Era of the Gulls – The Chronicles of the Pulawski Fighter Line“, *Air Enthusiast*, 28, July–October 1985; Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *н. д.*, str. 246; Wojciech Mazur, *н. д.*, str. 7–8; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 32.

пољски бомбардер П-23. Но ни овог пута није дошло ни до какве конкретне наруџбине.⁶⁴

Набавка лиценце за авион РВД-8

Чувена пољска конструкторска група чији су типови означавани познатом скраћеницом RWD (скраћеница од Stanislaw Rogalski, Stanislaw Wigura, Jerzy Drzewiecki), почев од 1927, конструисала је више лаких типова у предузећу DWL (Doswiadczalne Warsztaty Lotnicze) у Варшави. Ознака је остала и после 1932. када је група остала без инж. Вигуре. Први ваздухопловни пословни аранжман између Пољске и Краљевине Југославије остварен је 1934. откупом лиценце школско-туристичког парасола РВД-8 (RWD-8), који је први пут полетео почетком 1933. године.⁶⁵ Фабрика „Рогожарски“ је произвела у марту 1935. први лиценци примерак и понудила војсци, али Ваздухопловство га није усвојило. У Краљевини Југославији су летела три лиценцна РВД-8, регистрована са YU-PCY, YU-PCZ и YU-PDM.⁶⁶ Иначе набавка авиона РВД-8 није ишла преко „синдиката“ SEPEWE него преко приватних линија.⁶⁷ Иста фабрика је прихватила 1938. и лиценцу модерног висококрилца РВД-13.

Још неке неприхваћене пољске понуде

Средином тридесетих година Пољска је нудила Војсци Краљевине Југославије између осталог и авио-бомбе од 100 и 200 кг, муницију калибра 7,9 мм *маузер*, пушкомитраљезе wz. 28 *браунинг*, пушкомитраљезе *шоша* М15, мотоцикле, оптичке нишане за тешке митраљезе, специјалну пушчану муницију, пешадијске топове 37 мм, каблове за телефоне, тротил итд. Ниједна од ових понуда, из разних разлога, није прихваћена. Чак ни двоглед PZO 6X30, и поред одличних оцена на пробама у Југославији, није прихваћен у наоружање.⁶⁸

Током 1937. године безуспешно се преговарало о куповини лиценце за производњу заштитних маски wz. 32 а током 1938. године о куповини авионских митраљеза РWU, пољских телефона и радио-станица итд.⁶⁹

⁶⁴ Wojciech Mazur, *n. d.*, стр. 9; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 32.

⁶⁵ Andrzej Glass, *Samolot Szkolno – Łącznikowy RWD – 8*, Warszawa, 1981, стр. 1–4.

⁶⁶ Andrzej Glass, *n. d.*, стр. 10; Wojciech Mazur, *n. d.*, стр. 9; Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, стр. 245; О. Петровић, „Цивилни аероплани Краљевине Југославије 1925–1941“, *Лет*, бр. 1/1998, стр. 103, 141; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 32–33.

⁶⁷ Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, стр. 246, n. 165.

⁶⁸ *Исто*, стр. 246.

⁶⁹ *Исто*, стр. 248.

Југославија је у пролеће 1939. сондирала могућност за набавку велике количне наоружања у Пољској. Тражено је 36 тенкова 7 ТП, трактори, камиони, 400 противоклопних топова 37 мм wz. 36 *бофорс* са 450 хиљада граната, 1.000 минобацача 46 мм wz. 36, 140 стереоскопских даљиномера, батеријске бусоле, двогледи 6X30, запаљиве бомбе, револвери wz. Ng 30, фабрика детонирајућих штапина итд.⁷⁰ Нешто касније овај захтев је измењен утолико што су пре свега тражени противоклопни топови (са 800 хиљада граната), 200 хиљада граната за пешадијске топове 37 мм *пито*, противтенковске мине, 1.200 минобацача 46 мм и тенкови. Осим за минобацаче за све остало је било исувише касно.⁷¹

Наруџбина двомоторних бомбардера ПЗЛ П-37 Ц Лос

Како је бивало све извесније да ће доћи до рата, многе мање европске земље чија су ваздухопловства била у процесу модернизације и експанзије (као и југословенско) окретале су се Пољској као могућем извознику квалитетних авиона. У таквим условима, ПЗЛ је изложио у мају/јуну 1938. на Првој међународној ваздухопловној изложби у Београду свој нови двомоторни бомбардер П-37 (P-37 Los), а крајем године и у Паризу. Због добрих особина авиона и рока испоруке од 12 месеци фирма је до маја 1939. закључила уговоре за испоруку експортних верзија П-37 у четири земље. Једна од тих земаља, по пољским подацима, била је Краљевина Југославија, која је наручила 20 П-37Ц,⁷² мада код нас нема потврде за то.

Напоменимо да је верзија П-37Ц била специјално развијена за потребе Југословенског РВ и да је у складу са тим била опремљена моторима *гном рон* 14НО који су лицензно произвођени и Југославији.⁷³

Осим П-37, пољска ваздухопловна индустрија изложила је на Првој међународној ваздухопловној изложби у Београду и један санитарски РВД-13, као и слободан балон (назван „Lublin“).⁷⁴

⁷⁰ Исто, стр. 249, 334.

⁷¹ Исто, стр. 334.

⁷² J. Cynk, *Sily Lotnicze Polski i Niemiec Wrzesien 1939*, WKŁ, Warszawa, 1989, str. 58, 180–185; Jerzy B. Cynk, *Samolot bombowy PZL P-37 Los*, WKŁ, Warszawa, 1990, str. 65; „The Elegant Elk“, *Air International*, October 1988; Weal/Barker, *Combat aircraft WWII*, str. 184; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 33.

⁷³ Wojciech Mazur, *н. д.*, str. 9; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, str. 33.

⁷⁴ Б. Ј. Михалачки капетан, *Прва међународна ваздухопловна изложба у Београду 1938 год.*, Земун, 1939, стр. 69–70; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 33.

Лиценцна производња авиона РВД-13 и РВД-13С у „Рогожарском“

Током 1933. конструисан је у DWL-у спортско-туристички тросед висококрилац RWD-13, у значајној мери инспирисан британским типом De Havilland DH.80 Puss Moth. Прототип је полетео 15. јануара 1934, а DWL је произвео, од 1935. до 1939, нешто више од 90 авиона, опремљених лиценцим мотором PZL/Мајор 4 од 130 КС или сличним *walter major* 4 и DH *gipsy major*. Највећи број је отишао аеро-клубовима у Пољској. Основни тип модификован је 1937. у санитарску верзију означену са RWD-13S. Прототип је израђен на захтев Пољског црвеног крста, а у току следеће две године произведено је 14 серијских санитарских авиона.⁷⁵

Честа учешћа на међународним утакмицама и митинзима довела су до велике популарности RWD-13, па је остварен извоз у Бразил (6 примерака), Шпанију (4 под називом Polacca), Венецуелу и САД (по 2), Јемен (3), Мађарску и Иран (по 1). У септембру 1939. Румунија је реквирирала 28 избеглих пољских авиона тога типа и користила их током целог рата, а у Шведској је летео један пребегли авион под ознаком Тр-11. Израелци су користили 1947. два примерка.⁷⁶

Први RWD-13 SP-AOA био је 6–13. септембра 1935. у Југославији ради учешћа пољског члана на конференцији ФАИ. Службени сусрет југословенских власти са тим типом десио се у Београду (1. новембра 1935) и у Новом Саду (дан касније) када је пилот Роголски приказао авион SP-АТЕ.⁷⁷

Фабрика „Рогожарски“, која је већ имала пословне контакте са пољским власником (лиценца за RWD-8 из 1934), откупила је 1938. права за производњу популарног RWD-13. Тип је у Југославији означен са РВД-13. Прва два авиона (БР. 1-2) произведена су крајем прве половине 1938. године. Одмах су добила цивилне регистрације YU-PFE и YU-PFO и већ крајем августа и почетком септембра учествовала су на међународној трци Мале антанте. Једна посада је освојила прво место у својој категорији. Већ од следеће године оба цивилна РВД-13 коришћена су искључиво за

⁷⁵ Jerzy Cynk, *Polish Aircraft 1893–1939*, Putnam Books, London, 1971, pp. 539–542; Vaclav Nemeček, *DWL RWD-13*, L + K 1/90; Weal/Barker, *Combat aircraft WWII*, p. 184; J. Cynk, *Sily Lotnicze Polski i Niemiec Wrzesien 1939*, WKŁ, Warszawa 1989, str. 204; Enzo Angelucci, Paolo Matricardi, *Guida pratica aeroplani di tutto il mondo V*, Milano, 1978, str. 268; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 33.

⁷⁶ V. Nemeček, *DWL RWD-13*, L + K 1/90; Malcolm Passingham et Jean Noël, „Les avions militaires roumains de 1910 à 1945“, *Le FANA*, N°245, Avril 1990; Mark Axworthy, „Flank Guard“, *Air Enthusiast*, N°64, July/August 1996; J. Cynk, *Sily Lotnicze Polski i Niemiec Wrzesien 1939*, WKŁ, Warszawa 1989, str. 59; Pawel Przymusiala, „Haganah“ (I), *Aero-Technika Lotnicza*, nr 6/1990; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 34.

⁷⁷ *Наша крила*, бројеви 242–244 (28. септембар) и 254 (7. децембар 1935); О. Петровић, *н. д.*, стр. 106; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 34

војну службу. „Рогожарски“ је направио четири РВД-13 и (првобитно) два примерка санитарске верзије РВД-13С.⁷⁸

Планирано увођење у службу 20 санитарских РВД-13С није остварено⁷⁹ јер се 1939. на пробама у Белој Цркви показало да је авион имао дугу стазу на полетању под пуним оптерећењем.⁸⁰ Због те особине РВД-13С није могао да се користи на већини помоћних летишта, а то је био један од главних захтева Ваздухопловства Војске КЈ.

У априлу 1941. два РВД-13С била су у 721. санитарској ескадри (721. СанЕ)⁸¹ а друга два у 722. СанЕ, накнадно мобилисаној у току рата.⁸² Један од два авиона из 722. СанЕ био је РВД-13С БР. 3 којег је „Рогожарски“ испоручио после избијања рата (тај авион се налазио на ремонту од јуна 1940, а 31. марта 1941. био је завршен 95% али без мотора).⁸³ Један РВД-13С се налазио у 702. ескадри за везу, а један у 5. ловачком пуку (уништен на Режановачкој коси).⁸⁴ Судају по стању из априла 1941, сви РВД-13 ушли су у Априлски рат у верзији санитарског авиона. Немци су запленили у Лазаревцу

⁷⁸ Wojciech Mazur, *n. d.*, str. 9; Огњан Петровић, *n. d.*, стр. 117; Архив „Рогожарског“, несређени материјал, МЈВ; Фабрикација „Рогожарски“ 1935–1941 (руком написан списак), Збирка Симе Милутиновића, Музеј југословенског ваздухопловства. У документу из архива „Рогожарског“ у МЈВ, записано је 1938. да су 4 авиона РВД-13 коштала 1.444.930 динара. Пошто се у документима обично наводио број авиона из једне серије (или сета или комплета) који је одједанпут (у комплекту) плаћан, може се закључити да је „Рогожарски“, после испоруке прва два авиона (Бр. 1–2) нешто пре половине 1938, испоручио још два (укупно 4 РВД-13). У поменутом списку, Сима Милутиновић је навео четири РВД-13 и три РВД-13С (укупно 7). Исти списак садржи и 21 авион СИМ Х и један СИМ Ха, а то нам говори да је Милутиновић пописао све авионе, укључујући и конверзије (СИМ Ха је био модификовани СИМ Х БР. 1). У том случају, ипак се радило о шест авиона РВД-13 (4 РВД-13 и 2 РВД-13С) и једној конверзији РВД-13С (највероватније Бр. 3 предат Ваздухопловству Војске у Априлском рату). Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 34.

⁷⁹ Leszek Duleba, Andrzej Glass, *Samoloty RWD*, Biblioteczka Skrzydlatej Polski, WKŁ, Warszawa, 1982; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 34.

⁸⁰ Др Риста Петровић санитарски мајор, „Поуке о раду санитарске авијације у североафричким колонијама у вези са остварењем шире организације и рад санитарске авијације код нас“, Прилог *Ваздухопловног гласника*, бр. 12/1939; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 34.

⁸¹ Андрија Павловић, „Командни кадар оперативног и армијског ваздухопловства у Априлском рату 1941. године“, *Ваздухопловни Гласник*, №361, децембар 1991, Лондон, стр. 28–33; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 34.

⁸² *Сртска крила*, бр. 90, Lahr, Bundes Republik Deutschland, 1980 (писмо Љубинка Марковића, командира 722. Е). Љ. Марковић износи да су сва 4 његова авиона (два РВД-13, Кодрон и СИМ) била бело обојена и са великим црвеним крстовима. Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 34.

⁸³ АВИИ, неразврстани документ (Извештај војној контроли о стању фабријације монтажног одељења фабрике аероплана „Ж. Рогожарски АД“ на дан 31-III-1941. год., ад. Земун. Руком писани таблични приказ са 47 ставки. У табличном приказу наведен је под ред. бр. 21: „R.W.D.13S, бр. 3, предат на ревизију наређењем ВТ бр. 4438 од 15. јуна 1940, нема мотор, урађен 95%“. Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 34.

⁸⁴ Сећање наредника Богдана Рашића пилота 5. ловачког пука, написано 1973, у власништву породице.

један РВД-13С и предали га Хрватима код којих је летео до 1944. обележен бројем 5501.⁸⁵

Авион РВД-13 био је први и једини пољски тип у служби Ваздухопловства Војске, а амбулантна верзија РВД-13С била је трећи и последњи специјализовани санитарски тип код нас. Свих шест авиона „Рогожарског“ имали су чехословачке моторе *walter major 4* (номиналне снаге 120 КС) произведене по лиценци британске фабрике „Де Хевиленд“. Санитарски РВД-13С могли су, поред пилота, да превозе и једног рањеника на носилима и болничара. Војна намена РВД-13 у Ваздухопловству је била прецизно дефинисана изразом „једномоторни авион тросед за осматрање и пренос са мотором Валтер Мајор од 130 КС“.⁸⁶

Набавка осматрачких балона

Ставарање аеростатике у Ваздухопловству Југословенске војске вршено је од 1923. до 1928. године, када је настајало балонство, образовањем једне а потом и других балонских чета, чије је стварање било условљено набавком опреме. У новембру 1923. образована је 1. балонска чета 1. ваздухопловне команде, на аеродрому у Новом Саду. Тек у пролеће 1928. набавком нове опреме, образоване су: 2. (у Новом Саду) и 4. (у Загребу) балонска чета. Коначно, у пролеће 1929. године у Нишу је образована 5. балонска чета, а у Новом Саду је образована 1. балонска група ради обједињавања све четири балонске чете. Почетком 1930. године 1. балонска група је преименована у 1. балонски батаљон а формиран је и 1. балонски (технички) парк у Новом Саду.⁸⁷

Кад је реч о балонима, новембра 1923. године из Француске је набављен један балон „како“ (Cаquot typ R) а августа 1927. и један балон „зодијак“ (Zodiac typ BD). Коначно у пролеће 1928. и 1929. стиже по још један балон „аеразир“ (Aerazur typ BD). Тако је из Француске укупно набављено

⁸⁵ NAW, T-177-17; Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg im Breisgau (у даљем тексту: ВА-МА), RL 3/1953 (документ Luftwaffe означен са Nr. 955/41 geh. v. 10. 6. 41. тј. списак заплењених авиона до 20. 5. 41. датиран 10. 6. 41). Снимак једног РВД-13С у Лазаревцу априла 1941, кутија 47, МЈВ; Vojislav Mikić, *Zrakoplovstvo Nezavisne države Hrvatske 1941–1945*, Beograd, 2000, str. 144; Danijel Frka, Josip Novak, Siniša Pogačić, *Zrakoplovstvo Nezavisne Države Hrvatske 1941–1945*, Zagreb, 1998, str. 349; Истраживање Д. Савића; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 34.

⁸⁶ Душан Д. Лучић, Михаило Т. Живић, *Познавање авиона*, Земун, 1940, str. 380; V. Nemešek, *CS letadla 1*, str. 272; фотографија авиона БР. 754 на пану „Рогожарског“, Изложба о ваздухопловној индустрији, МЈВ; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 35.

⁸⁷ Детаљније о овоме видети у: Шиме Оштрић, „Војно балонство Србије и Југославије у XIX и XX веку“, *Пинус записи*, 7/1997, стр. 179; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 35.

четири балона.⁸⁸ Сви ови балони су расхођовани током 1934. и 1935. па су због тога 1934. у Пољској набављена два балона, за укупну цену од 130.000 злота, француског типа STAe typ BD, пољске лицендне израде WWBiS (Wojskowej Wytworzeni Balonow i Spadochronow) BD која су стигла почетком 1936. године.⁸⁹ По доласку пољских балона извршена је реорганизација балонских јединица (укинута је једна балонска чета) које су све пребачене у Ниш. Иначе, од ова три пољска балона један је изгорео у удесу, један је расхођован 1938. а трећи, последњи, расхођован је почетком 1941.⁹⁰

Испорука помоћне ваздухопловне опреме

Интересантно је да је Југославија из Пољске набављала и ваздухопловну опрему. За сада смо нашли податке о набавци свећица за ваздухопловне моторе код фирме „Fabriky Srub Toczonych J. Wagner“ и водоотпорне опреме за потребе Поморског ваздухопловства код фирме „Fabriky Dykt Lotniczych i Wodoodpornich Bracia Konopassu“.⁹¹ Тако је рецимо фирма, „Вагнер“ 1933. године испоручила 1.050 свећица за моторе *juniter* 9Ад (вредност 13.164 злота), а 1934. још 2.500 свећица за авионске моторе (29.645 злота).⁹²

Лаки минобацач 46 mm wz. 1936

Стандардни лаки минобацачи пољске армије септембра 1939. године су били 46 mm Granatnik wz. 1930 и 46 mm Granatnik wz. 1936. У пољском наоружању је било 3.850 ових оруђа. Свака пољска пешадијска чета је располагала са три минобацача калибра 46 мм тј. укупно их је било девет у батаљону.⁹³

⁸⁸ Балони типа *зодиак* и *аеризир* су били врло слични и оба су потицала од балона STAe typ Bd (Service Technique d' Aeronautique, typ BD (ballon dilatable)). Стејепан Буразовић, „Употреба балонства у савременом рату“, *Годишњак југословенског ваздухопловства 1935*, Београд, стр. 35–40; Шиме Оштрић, „Војно балонство Србије и Југославије у XIX и XX веку“, *Пинус записи*, 7/1997, 184; Н. Ђокић, Р. Рађовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 35.

⁸⁹ Шиме Оштрић, „Војно балонство Србије и Југославије у XIX и XX веку“, *Пинус записи*, 7/1997, стр. 184. По пољским подацима реч је о два балона испоручена 1936. године. Wojciech Mazur, *н. д.*, стр. 9; Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *н. д.*, стр. 247. Али их је ипак, највероватније, било три.

⁹⁰ Шиме Оштрић, „Војно балонство Србије и Југославије у XIX и XX веку“, *Пинус записи*, 7/1997, стр. 179.

⁹¹ Wojciech Mazur, *н. д.*, стр. 9; Н. Ђокић, Р. Рађовановић, М. Стевић, *н. д.*, стр. 35–36.

⁹² Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *н. д.*, Tabela 6.

⁹³ Geir Aalberg, „Reference notes for SW“, *VIEW FROM THE TRENCHES*, no. 31 (may–june)/2000, р. 9; *Всепмирная история артиллерии*, Москва, 2004, стр. 263–264. SW је скраћеница од support weapons тј. оруђа подршке. Тактичко техничке карактеристике минобацача 46 mm wz. 1936. су биле следеће: калибар 46 мм, разорна мина масе 0,76 кг је имала почетну брзину од 95 м/с и максимални домет од 800 м. Максимална брзина гађања је била 30 мина у минути. Тактичко технички подаци су дати по званичном пољском упуту за минобацач 46 mm wz. 1936. Н. Ђокић, Р. Рађовановић, М. Стевић, *н. д.*, 36.

Ови минобацачи су се 1. јуна 1939. године налазили на проби у Крагујевцу и убрзо затим склопљен је уговор о куповини 1.200 минобацача 46 mm wz. 36 (са муницијом), као и о њиховој производњи у Југославији.⁹⁴ До испоруке минобацача из Пољске, због избијања рата, није дошло али је значајан број њих произведен у Југославији до 6. априла 1941.

Пред рат су Фабрика „Јасеница“ у Смедеревској Паланци, „Фабрика вагона“ у Крушевцу и „Фабрика вагона“ у Славонском Броду добиле наруџбину за израду 8.000 лаких минобацача 46 mm Мод. 36 пољске конструкције.⁹⁵ Интересантно је да, премда Терзић говори о томе да су ови минобацачи наручени, нигде их не наводи у списковима наоружања Војске Краљевине Југославије.⁹⁶

Немамо податке колико је плаћено Пољацима за лиценцу а ни колика је била цена ових минобацача код нас али је цена минобацача 46 mm wz. 1936 у Пољској 1938. године била 1.032 злота. Ради поређења можемо навести да је током 1938. и 1939. цена стандардне пољске пушке 7,92 mm wz. 29 (система Маузер) била 164,69 злота, пушкомитраљеза 7,92 mm wz. 28 (система Браунинг – верзија америчке аутоматске пушке БАР) 1.432 злота и тешког митраљеза 7,92 mm wz. 30 чак 2.102 злота.⁹⁷

Лиценца једрилице Сокол

Посредством „синдиката“ SEPEWE Лавовска радионица ваздухоплова (Lwowskich Warsztatów Lotniczych) је успела да 1938. године прода новоформираној панчевачкој „Утви“ лиценцу за једрилицу *соко* (Sokół).⁹⁸

Закључак

Модернизација једне армије је врло сложен процес и састоји се не само од техничке већ и од модернизације тј. усавршавања тактике, оператике и стратегије. Да би модернизација имала смисла, мора се у њу укључити и војно школство, као и обука трупа. Ниво и начин модернизације зависи, пре свега, од усвојене ратне доктрине али, истовремено, има и по-

⁹⁴ Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, 249, str. 334.

⁹⁵ Velimir Terzić, *Slom Kraljevine Jugoslavije*, Beograd–Ljubljana, 1983, str. 139; Stanislaw Kormnicki i dr., *Wojsko Polskie 1939–1945*, Warszawa, 1984, str. 147; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 36.

⁹⁶ Velimir Terzić, *n. d.*, str. 122–126; Н. Ђокић, Р. Радовановић, М. Стевић, *n. d.*, стр. 36.

⁹⁷ Злот је током 1938. и 1939. имао стабилан курс који се кретао 2,1254 злота за једну рајхс марку (РМ). Детаљније о цени пољског оружја видети у: Rajmund Szubański, *Polska broń pancerna 1939*, Warszawa, 1989; и Andrzej Glass, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893–1939*, Warszawa, 1977.

⁹⁸ Marek Piotr Desczynski, Wojciech Mazur, *n. d.*, str. 248.

вратни утицај на саму доктрину. Војна техника је меродавна за ратоводство јер мења облике а често одређује врсту. Одлучно утиче на састав и формацију борбених снага. Случај и намера при томе играју исту улогу.

Војна сарадња држава је веома комплексан проблем па је то био случај и код војне сарадње Пољске и Краљевине СХС/Југославије. Међутим, кад је реч о војно-техничкој сарадњи ове две државе ситуација је била много јаснија. За разлику од војно-техничке сарадње Југославије са неким другим државама, као што су Француска, Велика Британија, Чехословачка, Немачка и Италија, где су пресудну улогу играли политички и финансијски фактори, дотле је у војно-техничкој сарадњи Југославије и Пољске примарну улогу имао технички фактор.

Наиме, Пољска је скоро у потпуности усвојила француску војну доктрину и у складу са тим је њена армија набављала потребно наоружање. Југославија је усвојила војну доктрину која се значајно разликовала од француске (нарочито од почетка тридесетих година) па је у складу са тим набављала наоружање за потребе своје армије. Због тога Југославији, врло често, није одговарало пољско оружје, које је било прилагођено сасвим другачијој ратној доктрини. Чак ни веома повољне цене пољског оружја нису играле значајнију улогу. Није за занемаривање ни чињеница да пољско оружје, често, није било ни врхунског квалитета. Није спорно, на пример, да је наша пушка *маузер* М 24 била боља од пољске *маузерке* wz. 29 ни да је чехословачки пушкомитраљез *збројовка* (М-26 и М-37) у нашем наоружању био бољи од америчког пушкомитраљеза *браунинг* БАР у пољском наоружању итд. Један од ретких изузетака је пољски пиштољ wz. 35 *vis* који је био знатно бољи од нашег војно-државног пиштоља *браунинг*. Ако погледамо са ове историјске дистанце, не можемо рећи да је у пољским неуспелим покушајима продаје наоружања Југославији пресудио неки други фактор а не чисто технички – осим у два случаја. То је најпре случај са већ споменутиим пољским пиштољем који, иако знатно бољи од нашег, није набављен, највероватније само због тога јер се није желело усложњавање у снабдевању јединица различитом муницијом. Други је случај са пољским неуспелим покушајем продаје ловачког авиона ПЗЛ-7 тј. ПЗЛ-11. Чињеница је, додуше, да су се том приликом југословенски меродавни фактори одлучили за неоспорно бољи британски *хокер фјури* али остаје нејасно зашто, када је постало јасно да из финансијских разлога, бар пар година, неће бити могуће набавити те одличне британске ловце, нису прихватили изузетно повољну пољску понуду већ су се одлучили за лиценцну производњу, у то време већ потпуно застарелих чехословачких ловаца *авија* БХ 33, јер су и Пољаци врло повољно нудили лиценцу за своје ловце. Одговор на ово питање ћемо потражити у даљим истраживањима у нашим и пољским архивима.

Summary

Military-technical cooperation between the Polish Republic and the Kingdom of Yugoslavia

Key words: *military-technical cooperation, Republic of Poland, Kingdom of SCS/Yugoslavia, military equipment, armament*

The first, unsuccessful, negotiations about purchase of weapons, above all rifles, from Poland were held in 1925 and 1926. However, even before that, with the treaty of November 3, 1924 between the Kingdom of Yugoslavia and the Republic of Poland, the first successful exchange of weapons took place. Poland supplied the Kingdom of Yugoslavia with 82 million of bullets of 8 mm for Manicher rifles and got in exchange 87 former Austro-Hungarian howitzers 10 cm M 14 Skoda. In autumn 1931 a contract was signed about acquisition of a larger number of bomb-carriers constructed by Ing. Wladislaw Swiatackiego, which were duly delivered in 1932. Another contract about the delivery of these carriers was concluded on April 9, 1935. In the second half of 1938 Ing. Swiatackiego was hired to adapt, together with Yugoslav experts, his carriers for the new bomber plains Yugoslavia had bought. One of the first purchases from Poland in accordance with the contract of March 18, 1933, was the delivery of 1.000 aircraft bombs of 12 kg wz. 27. During 1932 another exchange of war material with Poland took place.

Until October 27, 1932, 22 hill howitzers of 10 cm M 16, 7 heavy howitzers of 15 cm M 14, 6 long cannon of 104 mm M 15 (3.200 grenades of 104 mm) and 32.000 (28.100) grenades for 15 cm caliber howitzers were bought from Poland. In exchange the Poles were supplied with 70 (69) French field cannon of 75 mm M 1897, (several Russian howitzers of 152 mm M09) and (3.800 grenades of 75 mm). Between 1934 and 1939 Yugoslavia bought from Poland a large quantity of various types of gun-powder and grenade ignitions. The Army of the Kingdom of Yugoslavia had in its arsenal also Polish rifles 7.9 mm wz. 29 which were bought, according to Polish data, in 1938-1939. The first air-business agreement between Poland and the Kingdom of Yugoslavia was realized in 1934 with the purchase of the license for schooling-tourist parasol RWD-8 which was produced by the „Rogożarski“ factory in March 1935 and offered to the Army which didn't accept it (three RWD-8 made under license flew in the Kingdom of Yugoslavia). The „Rogożarski“ factory bought the rights for production of the popular RWD-13 in 1938. This type was signed RVD-13 in Yugoslavia. „Rogożarski“ produced four RVD-13 and (originally) two pieces of the medic version RVD-13C. Yugoslavia

also purchased aircraft equipment in Poland. Through the syndicate SEPEWE the Lvov Aircraft Shop (Lwowskich Warsztatów Lotniczych) managed to sell to the newly-founded factory in Pančevo, „Utva“, and the license for the glider Sokol.

The light Polish mortars of 45 mm Granatik wz. 1936 were on probation in Kragujevac and soon a contract about purchase of 1.200 mortars of 46 mm wz. 36 (with ammunition) was concluded, as well as about production of 8.000 light mortars 46 mm Mod. 36 in Yugoslavia. Due to the outbreak of the war, the mortars were not delivered, but a significant number of them were produced in Yugoslavia until April 6, 1941 in the factories „Jasenica“ in Smederevska Palanka, the „Wagon Factory“ in Kruševac and in the „Wagon Factory“ in Slavonski Brod.