

УДК 656.7(497.1)“1945/1992“
DOI: 10.5937/pr87-62360
Приказ

*Дубравка Стајић**
виши научни сарадник у
пензији, Београд

РАЗВОЈ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА У ДРУГОЈ ЈУГОСЛАВИЈИ



Илија Кукобат. 2024. *Југословенски ваздушни саобраћај 1945-1992.* Београд: Архипелаг, Институт за савремену историју, 513 стр.

* Имејл адреса: dstajicips@gmail.com.

Велики пројекат преиспитивања друштва и државе Социјалистичке Федеративне Републике Југославије преузела је млађа и најмлађа генерација историчара, који су већином рођени после распада те државе. Значај ових научних истраживања у ужем смислу је двострук: 1) са историјске дистанце, на другачији начин се промишља о периоду после Другог светског рата; 2) потпуније се сагледавају личности и догађаји после скидања са њих ознаке „државна тајна”, а Архив Југославије (АЈ) и Архив Србије (АС) заслужено су попунили фонд знања. По традицији која није значајније превазиђена, првенство у интересовању припало је политичкој историји ФНРЈ/СФРЈ, а посебно обрачуна са Драгољубом Дражом Михаиловићем на пример у истраживањима професора доктора Момчила Павловића од 1996. године и реконструкцији целокупног деловања Југословенске војске у отаџбини (ЈВуО), док су питања економског и демократског развоја почела да се отварају тек после 2010. године. Утолико је значајније

одређење за проблеме саобраћаја – и то ваздушног, као најмодернијег и најсложенијег. У монографији која је предмет овог приказа показан је прави истраживачки приступ, којим се попуњава готово потпуна празнина у овој области. Књига др Илије Кукобата „Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992.” има 513 страна и подељена је на пет делова. Поред Предговора (стр. 7–17), то су: 1) Увод: „Југословенски ваздушни саобраћај пре Другог светског рата” (стр. 17–85); 2) „Клипна ера 1945–1963” (стр. 87–241); 3) „Почетак млазне ере 1963–1978” (стр. 243–411); 4) „Од врхунца до краха 1978–1992.” (стр. 413–463); 5) „Закључак” (стр. 265–471). На крају је стручни апарат (литература, прилози, скраћенице).

У првом поглављу књиге аутор је изнео историјат авиопревоза у Југославији, ослањајући се на претходну књигу о предузећу „Аеропут” и ваздухопловству у Краљевини Југославији. Треба истаћи да, у правном смислу, није постојао континуитет између „Аеропута” и послератног ваздухопловства – прво

предузеће је било акционарско друштво (АД), у складу са системом тржишне привреде Краљевине Југославије, а као такав „Аеропут” је Законом о државним предузећима из 1948. године престао да постоји.

Почетак послератног ваздухопловства везан је за настанак војне авијације партизанског покрета, крајем 1944. године. Одмах по ослобођењу Београда, предузето је оправљање и обнављање старог аеродрома код Земуна, а започеле су и активности међународних летова. Њих су обављали авиони војног аеротранспорта, према великом броју европских градова, по државним задацима. Корисници ових услуга нису плаћали карте за превоз, па у првом периоду не може да се говори о аеротранспорту као тржишној делатности. У ново југословенско ваздухопловство ушли су искусни предратни пилоти, повратници из заробљеништва. Још увек су авиони, добијени од СССР, коришћени у завршним борбама на западу Југославије у пролеће 1945. године. Југословенско војно и државно руководство тражило је и добило од ратних

савезника коришћене авионе. Први су били амерички авиони марке Конвер (*Convair*), добијени 1946. године, и руски авиони марке Иљушин (Иљјошин), модел Ил-4. Исте године у Београду је отворена прва школа за обуку у летењу.

Ратно и идеолошко савезништво са СССР материјализовало се 1946. године конституисањем заједничког предузећа ЈУСТА. Споразумом о оснивању утврђене су заједничке линије летова Београд – Москва из ФНРЈ и Москва – Београд – Тирана из СССР, са подељеном добити. Треба истаћи да ЈУСТА није могла да постане акционарско друштво, јер то није било могуће у планској привреди обе земље. У пословању су остварени губици, а политичке последице 1948. године имале су свој утицај, тако да је ЈУСТА угашена 1949. године. Обе стране су се сагласиле да нема узајамних потраживања.

Југославија није одустала од сарадње у ваздухопловству са земљама источног блока. На иницијативу Народне Републике Пољске, године 1950. почели су интензивни

преговори о сарадњи у области ваздухопловног саобраћаја. Железничка инфраструктура у Пољској била је потпуно уништена за време рата, а ваздушни саобраћај је био најбржа веза са топлим морима, што је био циљ пољског државног руководства. Закључено је више билатералних споразума, а основна линија из Југославије је била Београд – Варшава – Стокхолм, док је из Пољске најважнија била Варшава – Београд – Тирана. Пољаци су истакли различите захтеве који излазе из оквира уобичајених међународних стандарда Чикашка конвенција, 1944) сарадње у ваздухопловству, као што је захтев да њихови авио-механичари бораве на београдском аеродрому (?!), као и да им Југославија обезбеди везу са једном италијанском ваздушном луком. У целини ово је била обострано корисна сарадња, сматра И. Кукобат, али је развој политичких односа, тј. побољшање односа са СССР озваничено сусретом Тито-Хрушчов и Београдском декларацијом 1955. године, довело до обнове сарадње ФНРЈ са СССР на пољу авиотранспорта.

Авиони совјетске производње још увек су били клипни, са низом недостатака: имали су више дрвених делова и, према искуству наших пилота, имали су техничке недостатке који се нису могли отклонити. Зато је Савезно извршно веће (СИВ) донело одлуку да се набаве британски авиони, како путнички тако и теретни.

У свету је масовна производња млазних путничких авиона почела око 1960. године, што је дочекано и у Југославији са задовољством, нарочито од стране летача. Истовремено, постале су нужне знатне инвестиције у аеродромску инфраструктуру: писте за слетање морале су бити асфалтиране, нове аеродромске зграде изграђене, нови апарати и опрема контроле лета на контролним торњевима уведени, док су истовремено управљачке табле, радио везе и друга опрема у самим авионима постајали довољни за управљање од стране свега двојице пилота (пилот и копилот), што је смањило број особља потребног у кабини. Но, због повећања труп авиона, уведено је услужно особље,

које је бринуло о безбедности путника. Конкретно, на свим безбедносним вратима био је један стјуард.

Од почетка развоја послератног ваздушног саобраћаја догађали су се инциденти у ваздушном простору. У једном од њих, 1946. године, два авиона југословенског ратног ваздухопловства су изнад Словеније оборили једну америчку војну летелицу, будући да је без најаве ушла у југословенски ваздушни простор. Ово је изазвало тежак дипломатски инцидент између САД и ФНРЈ. За инциденте цивилне авијације током наредних година (са и без људских жртава), надлежне комисије су утврдиле да је одговоран људски фактор. Једини изузетак је пад авиона марке Боинг (*Boeing*) над Чехословачком јануара 1972. године. Реконструкција тог догађаја никада није завршена.

Први предлози модернизације и проширења мреже аеродрома у Југославији изнесени су још 1955. године. Основна питања представљали су њихов квалитет и функције. Дуго после рата, они су у

већим градовима служили и за војни и за цивилни саобраћај. Зато је извршена њихова прерасподела и модернизација која је укључила и изградњу асфалтних pista дужине 1.200 m и ширине 60-80 m, које су могле да прихвате авион Даглас ДЦ-3 (*Douglas DC-3*). Од опреме за везу и навигацију, углавном су били заступљени радио-телеграфи (касније радио-станице) и радиогониометри. За категоризацију аеродрома били су потребни бројни објекти и опрема, укључујући веће аеродромске зграде, одговарајуће просторије за вагање и пријем пртљага, за обављање царинских формалности, мали бифе итд.

Амбициозни планови су најраније остварени у унутрашњем саобраћају. Предузеће ЈАТ повезивало је главне градове република (1946/47), а неколико месеци 1949. године летело је на линији Београд – Праг. Прва криза и редуција броја летова настала је 1948. године због несташице авионског горива, што је био део притисака на Југославију уочи доношења Резолуције Информбироа. Од маја следеће године, линија Београд –

Титоград постала је стална, од јуна отворене су линије Београд – Загреб – Љубљана, Београд – Сарајево и Београд – Скопље као сталне. Смањење инвестиција у цивилном ваздухопловству за рачун војних потреба видело се по томе што је једина бетонска главна pista била на Београдском аеродрому Сурчин (1.600 m), уз коју је још била травната од 1.100 метара. Сви остали цивилни аеродроми у Југославији имали су травнате piste. Грађени су и сезонски аеродроми, као Блед, Пула, Охрид и Дурмитор (Кукобат, 2024, 137).

Модернизација авионског саобраћаја постојала је као план и идеја у различитим политичким документима ФНРЈ 1950-их година, али у пракси железница је остала главно превозно средство, док је авиопревоз био допунско (140). Кукобат наводи: „... у елаборату Савезног завода за друштвено планирање о перспективама развоја ваздушног саобраћаја наведено је неколико категорија аеродрома потребних Југославији. Прву групу би чинили новоизграђени аеродроми отворени за све врсте саобраћаја (Београд

и Загреб). У другој групи би се нашли међународни туристички аеродроми, и то адаптирани војни аеродроми код Пуле и Задра, као и нов аеродром код Дубровника или Тивта за јужни део приморја. Трећа група, аеродроми за велики унутрашњи саобраћај, обухватала је Сарајево, Љубљану, Скопље и Титоград, при чему би се у прва два градили нови аеродроми, а у друга два војни претворили у мешовите. Четврту групу, аеродроме за сталан локални саобраћај, чинили су постојећи аеродроми код Сплита и Ријеке. Предложена је и изградња аеродрома код Копра, Марибора, Суботице, Бањалуке и Приштине, као и адаптација у мешовите постојећих војних аеродрома у Мостару и Нишу, као и планираног за изградњу у Тузли. Коначно, у петој групи су се нашли сезонски аеродроми Блед, Охрид и Дурмитор, без предлога за изградњу додатних. Од укупно 22 аеродрома, девет би имало бетонске писте, од чега би пет било новоизграђених, а у четири случаја би се искористиле постојеће војне” (140). До краја 50-их година XX века ниједан аеродром

није имао уређаје за слетање по инструментима, за случај неповољног метеоролошког стања или лошег географски положај самог аеродрома.

Југославија је већ од почетка 1950-их година закључила уговоре о заједничком ваздухопловном саобраћају са низом европских и блискоисточних земаља (Грчка, Турска, Либан, Египат). Дипломатске ноте су размењене и са западним и другим земљама (са САД 1949. године, Француска, Велика Британија и Судан 1955. године). Посебно је био значајан споразум о ваздухопловном саобраћају са САД, којим је дозвољено да југословенски авиони слећу у два града у америчкој окупационој зони у Немачкој и на једном аеродрому у Аустрији. Од Франкфурта до Њујорка цена авионске карте за југословенске путнике била је 389 долара. То још није било доступно ширим слојевима становништва, узимајући у обзир висину зарада. Авиони компаније Пан Америкен (*Pan American*) почели су да слећу у Југославију тек када је 1962. год. отворен нови аеродром у Београду (Сурчин). Иначе, то је

један од само два аеродрома који је отворио председник Јосип Броз Тито. Остале су отварали нижи руководиоци, републички и локални. Овај аеродром имао је одговарајуће слетне стазе и земаљску опрему.

Ера млазних авиона почиње шездесетих година и они освајају тржиште, док се клипни авиони потискују и остају за унутрашње летове, посебно сезонске од Београда и Загреба ка Јадранској обали. Међу њима се издвојио модел ДЦ-3, који је имао предност у виду могућности слетања на травнате и стеновите/крашке терене. Последњи примерак овог модела повучен је из ЈАТ-ове флоте тек 1974. године, а у неким земљама и даље лети.

У организационом и економском смислу, у ваздухопловству Југославије рано се појавила тежња за конституисањем конкурентских предузећа, јер је ЈАТ имао стварни монопол.

Настајање Адрије и Инекс-Авиопромета представљали су изазов за ЈАТ, поготово на пољу дугих међународних и прекоокеанских летова. Истовремено, у складу са привредним променама у

земљи, ЈАТ је постао сложено самоуправно предузеће. Уз напомену да самоуправљање није било повољно за ваздушни саобраћај, о чему говоре и изнуђене смене директора, остављамо читаоцима да у овој монографији Илије Кукобата пронађу низ занимљивих података повезаних са летењем, све до краја државе коју је ваздухопловство представљало на свим континентима. Та сазнања биће утолико драгоценија за младе генерације којима су родитељи и шира околина сугерисали да „у социјализму није било ничег”.

Специјализоване врсте авијације – војна, пољопривредна, спортска – помињане су на више места, и у поглављима 5. и 6.

Југословенско ваздухопловство променило је више типова авиона. Почетком 1960-их појављују се у свету путнички млазни авиони великог домета: Боинг 707, Даглас ДЦ-8, Конвер 880, који су летели већом брзином, на већим висинама и на већим растојањима него њихови клипни претходници. За њима се појавила и прва генерација млазних авиона краћег и средњег домета. Прва

летелица у овој категорији била је француска СЕ 210 Каравела, уједно и први путнички млазни авион с моторима постављеним на репу (350).

Књига Илије Кукобата *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992.* је једна од најозбиљнијих монографија о значајном сегменту историје некадашње државе – о ваздушном саобраћају. Она стаје у ред најзначајнијих

дела објављених у последњој деценији о епохи социјализма.

Ова монографија садржи поруку која се мора ишчитати у ширем историјско-правно-економском контексту. Она која упућује на сазнање о ваздушном саобраћају раније и данас гласи: ваздушни саобраћај је скуп и захтеван, те може да постоји само у држави која поседује потпун правни и економски суверенитет.

** Овај рад је примљен 6. новембра 2025. године, а прихваћен за штампу на састанку Редакције 25. децембра 2025. године.