

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ

ФИЛОЗОФСКИ ФАКУЛТЕТ

Илија П. Кукобат

ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ У ЈУГОСЛАВИЈИ
(1945–1992)

Докторска дисертација

Београд, 2023.

UNIVERSITY OF BELGRADE

FACULTY OF PHILOSOPHY

Ilija P. Kukobat

AIR TRANSPORT IN YUGOSLAVIA
(1945–1992)

Doctoral Dissertation

Belgrade, 2023.

Ментор:

др Александар Животић, редовни професор, Филозофски факултет, Универзитет у Београду

Чланови комисије:

академик Љубодраг Димић, редовни професор у пензији, Филозофски факултет, Универзитет у Београду, редовни члан САНУ

др Мира Радојевић, редовни професор, Филозофски факултет, Универзитет у Београду, дописни члан САНУ

др Бојан Димитријевић, научни саветник, Институт за савремену историју, Београд

Датум одбране: _____

ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ У ЈУГОСЛАВИЈИ (1945–1992)

САЖЕТАК: Докторска дисертација *Ваздушни саобраћај у Југославији (1945–1992)* имала је за циљ да прикаже развој једног вида саобраћаја током историје социјалистичке Југославије, у чему се уочава више етапа. Кроз њих је анализирано укупно седам фактора који су утицали на југословенски ваздушни саобраћај, од којих нису сви били активни током читавог посматраног периода. Ти фактори су били државни органи и прописи, авиопревозиоци, аеродроми, друга земаљска инфраструктура и домаћи саобраћај, међународни саобраћај, кадровска политика, политика набавке саобраћајних средстава, тј. летелица и безбедност. Намера аутора је била да докаже да се југословенски ваздушни саобраћај развијао пратећи достигнућа цивилног ваздухопловства у свету, привредни и политички систем у земљи, као и њен спољнополитички положај. Још један циљ аутора је био и да укаже на одређене видове континуитета између ваздушног саобраћаја међуратне и социјалистичке Југославије. Дисертација је писана на основу необјављене грађе из више архива, објављених докумената, мемоаристике, штампе, усмених казивања и литературе.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Југославија, ваздухопловство, ваздушни саобраћај, Аеропут, Југословенски аеротранспорт (ЈАТ), ЈУСТА, Адрија авиопромет, Пан Адрија, Транс Адрија, Авиогенекс.

НАУЧНА ОБЛАСТ: историја

УЖА НАУЧНА ОБЛАСТ: историја Југославије

УДК: 656.7(497.1)"1945/1992"(043.3)

AIR TRANSPORT IN YUGOSLAVIA (1945–1992)

ABSTRACT: The PhD thesis *Air Transport in Yugoslavia (1945–1992)* had the objective of demonstrating the development of a mode of transportation during the history of socialist Yugoslavia, with several stages being observed. A total of seven contributing factors were observed throughout these stages, although not all of them were active throughout the entire period observed. These factors were state institutions and regulations, the air carriers, airports, ground infrastructure and domestic services, international services, personnel policies, the policy of purchasing the means of transportation, i.e., aircraft, and safety. The author's intent was to show that Yugoslav air transportation was developed in accordance with advances in civil aviation in the entire world, the country's economic and political system, as well as its international position. Another goal of the author was to point out certain sorts of continuity between air transportation in interwar and socialist Yugoslavia. The thesis was written based on unpublished sources from several archives, published documents, memoirs, press, oral history, and literature.

KEY WORDS: Yugoslavia, aviation, air transport, Aeroput, Yugoslav Airlines (JAT), YUSTA, Adria Airways, Pan Adria, Trans Adria, Aviogenex.

SCIENTIFIC FIELD: History

SCIENTIFIC SUBFIELD: History of Yugoslavia

UDC: 656.7(497.1)"1945/1992"(043.3)

Садржај

1. Предговор	I-VII
2. Увод: југословенски ваздушни саобраћај пре Другог светског рата	1
2.1. Ваздухопловне власти и прописи до 1941. године	1
2.2. Аеропут – оснивање, рад, нестанак	8
2.3. Мрежа линија Аеропута	25
2.4. Кадрови у ваздушном саобраћају пре Другог светског рата	39
2.5. Авиони Аеропута	41
2.6. Удеси у ваздушном саобраћају пре Другог светског рата	43
3. Клипна ера 1945–1963.	45
3.1. Војно ваздухопловство у цивилном ваздушном саобраћају	45
3.2. Оснивање државних органа и први прописи	47
3.3. Формирање ЈАТ-а и ЈУСТЕ	53
3.4. Инфраструктура и унутрашњи саобраћај	71
3.5. Међународни саобраћај – од најближег суседства до изласка у Европу и Средоземље ..	88
3.6. Армија и ваздухопловни спорт као извори кадрова	106
3.7. Набавке клипних авиона	118
3.8. Безбедност – удеси и отмице	127
4. Почетак млазне ере 1963–1978.	137
4.1. Реформе институција и развој законодавства	137
4.2. Појава нових авиокомпанија	148
4.3. Модернизација аеродромске мреже	167
4.4. Унапређење међународног саобраћаја и прве прекоокеанске линије	181
4.5. Формирање школских установа ваздушног саобраћаја	199
4.6. Увођење прве и друге генерације млазних авиона	207
4.7. Време најтежих удеса	219
5. Од врхунца до краха 1978–1992.	235
5.1. Авиокомпаније у последњој деценији југословенске државе	235
5.2. Заокруживање аеродромске мреже	244
5.3. Нови изазови у међународном саобраћају	248
5.4. Недовршена модернизација флоте	257
6. Закључак	262
7. Скраћенице	267
8. Прилози	269
9. Извори и литература	294
10. Биографија	299

1. Предговор

Ваздушни саобраћај представља најмлађу грану саобраћаја, али и његов сегмент који је вероватно прошао најбржи и најбурнији развој у односу на остале. За нешто више од једног века, прешао је пут од прерађених војних авиона који су превозили два путника нешто брже од возова до летелица способних да проведу више сати у ваздуху превозећи стотине људи и тоне терета. Аеродроми су се од ливада са дрвеним хангарима и малим зградама за прихват путника претворили у гиганте са више полетно-слетних стаза и површином од неколико квадратних километара. Стално унапређивање конструкције авиона, побољшавање правила и процедура и усавршавање обуке свих учесника у ваздушном саобраћају (летача, техничара, контролора летења, аеродромског особља) довели су до тога да ваздушни саобраћај постане можда најбезбеднији сегмент саобраћаја.

Основни задатак овог рада јесте да прикаже развојни пут југословенског ваздушног саобраћаја обрадом различитих његових аспеката: државних органа надлежних за цивилно ваздухопловство и ваздухопловног законодавства, функционисања авиокомпанија, унутрашњег и међународног саобраћаја, развоја земаљске ваздухопловне инфраструктуре и техничких средстава, односно летелица, кадровске политике и безбедности. Поред тога, биће приказан и однос политичког, привредног и војног врха Југославије према ваздушном саобраћају: колико су се државни органи уплitalи у доношење одлука о набавкама авиона и изградњи аеродрома, колико је ваздушни саобраћај уопште био исплатив и приступачан југословенским грађанима, зашто је једна социјалистичка држава током највећег дела свог постојања имала више од једне авиокомпаније?

Ваздушни саобраћај може се дефинисати на различите начине. Јасно је да се ради о само једном сегменту цивилног ваздухопловства, које обухвата и употребу ваздухоплова у спорту, пољопривреди, заштити од пожара, науци, трагању и спасавању, као и за државне потребе (превоз високих државних функционера, јавна и државна безбедност). Југословенски закони о ваздушној пловидби најчешће су дефинисали ваздушни саобраћај као „превоз људи и ствари“. Поред тога, у ваздушном саобраћају је изражена комерцијална компонента, односно плаћени превоз путника и терета између две тачке. Стога је овде ваздушни саобраћај посматран на првом месту кроз активности обављане у оквирима предузећа којима је то била основна делатност, односно авиопревозилаца. Ваздушни саобраћај се на југословенским просторима појавио у исто време када и другде у свету, убрзо после Првог светског рата. Од 1928. до 1940. године њиме се бавило Друштво за ваздушни саобраћај Аеропут. После Другог светског рата, ваздушним саобраћајем се најпре бавило ваздухопловство Југословенске армије (вЈА), а затим више предузећа у различитим периодима: Југословенски аеротранспорт (ЈАТ), Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА), (Инекс) Адрија авиопромет, Пан Адрија, Авиогенекс и Транс Адрија. Њихов рад био је блиско повезан са другим установама чији је рад на различите начине утицао на ваздушни саобраћај, попут различитих војних и цивилних државних органа општедржавног и локалног значаја или авиоиндустрије, али и под утицајем других чинилаца: географије, спољнополитичког положаја земље и развоја ваздухопловне технике.

Почетну и завршну хронолошку границу овог рада одредило је више чинилаца. Године 1945. и 1992. су године настанка и нестанка социјалистичке Југославије, али истовремено представљају и два преломна тренутка у историји југословенског ваздушног саобраћаја. У првом случају, ради се о години његове обнове после завршетка Другог светског рата. У другом случају, ради се о готово потпуном прекиду функционисања ове привредне делатности услед увођења међународних санкција Савезној Републици Југославији и губитка значајног дела унутрашњег тржишта отцепљењем бивших југословенских република Словеније, Хрватске, Босне и Херцеговине и Македоније.

Рад има предговор, четири поглавља, закључак, списак скраћеница, прилоге и списак коришћених извора и литературе. На поделу по поглављима утицало је више хронолошких граница. Поглавље *Увод: југословенски ваздушни саобраћај пре Другог светског рата*

представља преглед рада Аеропута. Како је ова тема у значајној мери већ обрађена и не представља основни део овог рада, увод је углавном написан на основу литературе. Још две хронолошке границе одредиле су поделу рада на поглавља. Друго поглавље, *Клипна ера (1945–1963)*, посвећено је почетној етапи у развоју ваздушног саобраћаја социјалистичке Југославије који је обележен делатношћу ЈАТ-а као једине југословенске авиокомпаније (осим у периоду 1947–1949), ниским степеном развоја инфраструктуре и употребом летелица на клипни погон. Завршна хронолошка одредница за ово поглавље је почетак 1960-их година, односно период обележен низом корених промена у југословенском ваздушном саобраћају: појавом нових авиопревозилаца (предузећа Адрија авиопромет и Пан Адрија су основана 1961. године), технолошким напретком (нови аеродроми код Београда и Дубровника отворени су 1962. године, млазни авиони типа *Каравела* уведени су у употребу 1963. године) и трансформацијом државних органа (Управа цивилног ваздухопловства замењена је Дирекцијом за цивилну ваздушну пловидбу 1962. године). Треће поглавље, *Почетак млазне ере (1963–1978)*, бави се епохом динамичног развоја југословенског ваздушног саобраћаја на свим пољима: модернизацијом земаљске инфраструктуре и флоте, доношењем више закона о ваздушној пловидби, променама у систему рада авиокомпанија због окретања тржишним принципима пословања, али и развоја самоуправног социјализма у Југославији, као и увођењем прекоокеанског саобраћаја. Његов завршетак представља друга половина 1970-их година због заокруживања система државних органа задужених за цивилно ваздухопловство (јединствена Савезна управа за цивилну ваздушну пловидбу укинута је 1977. године, а њене послове преузели су Савезна управа за контролу летења, Савезни ваздухопловни инспекторат и Сектор за ваздушни саобраћај Савезног комитета, односно Савезног секретаријата за саобраћај и везе), достизања врхунца у развоју ваздухопловног законодавства (најопширнији југословенски Закон о ваздушној пловидби донет је 1978. године) и новог квалитативног скока у техничком развоју ваздухопловства (савремени дуголинијски авиони типа ДЦ-10 уведени су у употребу на линијама ЈАТ-а 1978. године). Пошто су хронолошке одреднице морале бити конкретне, симболично су изабране године у којима су се на југословенском небу појавили нови типови авиона који су имали значајан утицај на развој ваздушног саобраћаја, 1963. и 1978. Назив трећег поглавља, *Од врхунца до краха (1978–1992)*, изабран је тако да осликава судбину југословенског ваздушног саобраћаја који се током 1980-их година заиста нашао у зениту свог развоја, да би затим поделио судбину земље у којој се одвијао. Мора се напоменути да ове границе нису одговарајуће за све аспекте развоја југословенског ваздушног саобраћаја. На пример, ниједна од наведених година није била од посебног значаја за кадровску политику, развој међународног саобраћаја или безбедност ваздушног саобраћаја.

Свако од поглавља подељено је тематски на више одељака. Сваки од њих се бави државним органима и прописима везаним за цивилно ваздухопловство; унутрашњом организацијом и функционисањем југословенских авиокомпанија; унутрашњим саобраћајем и развојем аеродромске и друге земаљске инфраструктуре; међународним саобраћајем и присуством страних авиокомпанија на југословенском тржишту; кадровима у ваздушном саобраћају; политиком набавке летелица и безбедношћу ваздушног саобраћаја. Поједини одељци не постоје у последњем поглављу због тога што су процеси који су у њима обрађени дошли до свог завршетка у претходном периоду или су се тако развијали да је било неопходно обрадити их у истом поглављу.

Извори и литература коришћени у писању ове дисертације су веома разноврсни, али са великим празнинама. Архивска грађа која се односи на ваздушни саобраћај налази се у више установа (Архив Југославије (АЈ), Дипломатски архив Министарства спољних послова Србије (ДАМСП), Музеј ваздухопловства), а фондови у којима се она налази могу се поделити у две групе. Прву групу чине фондови предузећа за ваздушни саобраћај и државних органа за цивилно ваздухопловство, односно установа и организација директно везаних за ваздухопловство. Ово се односи на фондове АЈ као што су бр. 290 (Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА) и бр. 620 (Управа

цивилног ваздухопловства, УЦВ), као и на грађу похрањену у Музеју ваздухопловства (Збирка ваздушног саобраћаја, архивски фонд Школски центар ЈАТ-а – летачка досијеа). Другу групу чине фондови општих државних органа који су доносили одлуке или су морали бити информисани о раду цивилног ваздухопловства, као што су Министарство, односно Савезни секретаријат за иностране послове (ДАМСП, Политичка архива), Савезна планска комисија (АЈ, 41), Влада ФНРЈ (АЈ, 50), Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије (АЈ, 65), Савезно извршно веће (АЈ, 130), Министарство саобраћаја ФНРЈ (АЈ, 162), Савезни завод за друштвено планирање (АЈ, 459), Савезни секретаријат, односно Савезни комитет за саобраћај и везе (АЈ, 599 и 579), Канцеларија Маршала Југославије (АЈ, 836), Кабинет Председника Републике (АЈ, 837) и други. Документација може бити различите природе. Информације о стању ваздушног саобраћаја доносиле су опште податке попут економичности пословања авиокомпанија, стања њихове флоте, предлога мера за даље унапређење саобраћаја и слично. Елаборати о инвестицијама садржали су образложења улагања у инфраструктуру и техничка средства: разлог за улагање, преглед трошкова, очекиване резултате. Извештаји комисија за извиђање удеса садрже информације о удесима ваздухоплова: податке о летелици, посади, метеоролошким условима, месту и времену удеса, анализу тока лета до удеса, непосредне и посредне узроке удеса и предлоге мера за њихово уклањање, односно спречавање могућих удеса. Поред ових докумената, сачувани су и нацрти прописа и међудржавних споразума или њихове копије, статистички прегледи, извештаји о преговорима и разговорима.

Поменуте празнине односе се на чињеницу да више организација није предало своју грађу надлежним архивским установама или је она предата само делимично. Ово се на првом месту односи на ЈАТ, Пан Адрију и Авиогенекс, за чије архиве није познато ни где су физички смештене и у ком су обиму сачуване, ако су до данас уопште и сачуване. Документа везана за рад Аеропута могу се пронаћи у фонду Министарства трговине и индустрије Краљевине Југославије у АЈ (део годишњих извештаја о раду и записници са скупштина акционара). Најкомплетнија доступна грађа једне југословенске авиокомпаније заправо је грађа ЈУСТЕ, која је радила свега две године. У погледу архива ваздухопловних власти, стање је разнолико. Фонд Управе цивилног ваздухопловства у АЈ би се могао окарактерисати и као група фондова, будући да обухвата и грађу њених претходника: Главне управе ваздушног саобраћаја (1945–1947), Главне управе цивилног ваздушног саобраћаја (1947–1951), делимично Главне дирекције Југословенског аеротранспорта (1951–1952) и Главне управе цивилног ваздухопловства (1952–1953). Грађа покрива период између 1945. и краја 1962. године, када је УЦВ замењена Дирекцијом за цивилну ваздушну пловидбу. Архива ове установе није предата Архиву Југославије, као ни архива њене наследнице, Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу, тако да постоји празнина у архиви органа надлежних за цивилно ваздухопловство за период од 1963. до 1977. године. Иако у АЈ постоје фондови Савезног ваздухопловног инспектората (710) и Савезне управе за контролу летења (745), грађа првог сачињена је од записника о спроведеном инспекцијском надзору, тако да превазилази циљеве овог рада, док грађа другог обухвата период после 1992. године. Поред тога, Савезна управа за контролу летења наведена је на званичном веб-порталу Архива Југославије као установа која није предала своју грађу овом архиву. Могуће је да се у грађи која није предата АЈ, за који је наведено да обухвата период од 1947. године, налазе и архиве Дирекције и Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу, из које је Савезна управа за контролу летења и настала. Грађа која се чува у фондовима Министарства саобраћаја ФНРЈ, Савезног секретаријата за саобраћај и везе и Савезног комитета за саобраћај и везе, а има везе са ваздушним саобраћајем, није нарочито обимна, будући да су се ови органи бавили и другим гранама саобраћаја. Мора се напоменути и да су многа документа сачувана на нивоу нацрта, а не као коначне верзије, тако да се не може са сигурношћу тврдити у ком су облику усвојена и спровођена. Има и случајева да је сачувано пропратно писмо, али не и прилог који би могао да буде користан извор.

Грађа ДАМСП посвећена ваздушном саобраћају није нарочито обимна, али је добро обрађена и чува се у саставу посебних класација. Кроз ова документа (телеграми, белешке, реферати, дописи, копије међудржавних споразума) се одлично може пратити ток преговора о успостављању ваздушног саобраћаја између Југославије и других земаља, али и спознати координација више установа без које би међународни саобраћај био немогућ (Министарство, односно Савезни секретаријат за иностране послове, органи задужени за цивилно ваздухопловство, авиопревозиоци).

Уз архивске фондове, постоје и приватне збирке докумената које се такође могу поделити на две групе. Прву чини лична документација појединаца ангажованих у цивилном ваздухопловству (нпр. летачке књижице, дозволе и овлашћења, фотографије, документа настала из радног односа), док другу чине колекције у приватном власништву настале наслеђивањем, поклонима или откупљивањем. Обе групе је заједничко то што њихово коришћење највише зависи од добре воље власника да уступе своју документацију на коришћење истраживачима.

У недостатку архивске документације, било је потребно ослонити се на изворе као што су штампа, објављени извори, мемоари и усмена казивања.

Дневна штампа о цивилном ваздухопловству најчешће пише после тешких авионских удеса и приликом набавке нових авиона или неког јубилеја. Уз то, ове чланке често пишу новинари који нису добро упућени у ваздухопловство, тако да њихов квалитет може бити упитан. С друге стране, у складу са тада важећим нормама социјалистичког самоуправљања о информисању радних људи о дешавањима унутар њихове радне организације, ЈАТ и Инекс-Адрија су објављивали своје интерне новине, док је о Авиогенексу писао интерни лист Генералекспорта. Ови листови доносе велику количину података о дешавањима у југословенским авиокомпанијама, од промена у руководству и набавке авиона, преко унутрашњих реорганизација и расподеле дохотка и станова до културног живота. Поред њих, информације о ваздушном саобраћају могле су се пронаћи и у ваздухопловним часописима као што су *Аеросвет*, *Авио-ревија* и *Авијатика*.

Коришћени објављени извори подразумевају зборнике докумената, службене листове, статистичке годишњаке и две врсте билтена које су објављивале југословенске цивилне ваздухопловне власти. Први, *Годишњи билтен*, објављиван између 1955. и 1977, обухватао је сва дешавања у цивилном ваздухопловству током једне године: рад државних органа (укључујући службу контроле летења), авиокомпанија, привредне и спортске авијације, међународне активности, стање аеродромске мреже и земаљских уређаја, донете прописе, присуство страних авиокомпанија у Југославији и кратке информације о удесима, а садржао је и низ статистичких података. *Специјални билтен*, објављиван од 1956. до 1979, био је посвећен удесима у цивилном ваздухопловству. Према напмени са почетка сваког броја овог билтена, изнети подаци били су поверљиве природе и нису се смели објављивати без дозволе надлежног државног органа. Овде су објављивани изводи из извештаја о извиђању удеса који се могу користити као њихова замена уколико нису доступни у целости. Због бројности различитих инцидената и удеса, у овом раду ће бити представљени удеси југословенских путничких авиона у којима је дошло потпуног уништења летелице, с тим што у неким случајевима није било људских жртава.

Мемоари људи ангажованих у ваздушном саобраћају прилично су ретки, али доносе лична виђења и утиске о његовом развоју који се не могу наћи у документима. Овде се посебно могу издвојити мемоари дугогодишњег пилота ЈАТ-а Косте Бојовића, пилота Пан Адрије и ЈАТ-а Златка Курјаковића, стјуардесе ЈАТ-а Милице Лукић, директора аеродрома Љубљана и Инекс-Адрије Франца Севера, инструктора у Савезном ваздухопловном центру и Пилотској школи ЈАТ-а Јосипа Лукашека и директора Школског центра ЈАТ-а Георгија Нинчића. Уз њих, значајан извор представљају и усмене изјаве, уз све методолошке резерве везане за употребу извора ове природе. Мемоари и сећања летача веома често су окренути згодама и незгодама са летова, тако да не доносе много података о економским и политичким моментима у ваздушном саобраћају.

У погледу ваздухопловног законодавства, основни извор били су уставни и службени листови југословенске државе. Због природе теме овог рада, као и бројности и ширине подзаконских аката који регулишу цивилно ваздухопловство, у овом раду смо се задржали само на законима о ваздушној пловидби (1928, 1965, 1973, 1978, 1986) и Уредби о ваздушној пловидби (1949) као основним прописима у овој области. Додатно су обрађени поједини подзаконски прописи од посебног значаја за ваздушни саобраћај.

Литература о југословенском ваздушном саобраћају веома је скромна по количини. Прво дело које се барем једним делом бавило ваздушним саобраћајем у југословенској држави јесте *Историја југословенског ваздухопловства* Саве Микића из 1932. године, која садржи и одељак посвећен Аеропуту, али је ту обрађено само његов рад до тренутка објављивања књиге. Ваздушни саобраћај представља основну тему прве књиге дела *Цивилно ваздухопловство Краљевине Југославије* аутора Чедомира Крунића (друга књига се бави ваздухопловним законодавством, државним органима надлежним за цивилно ваздухопловство и спортском авијацијом). Ипак, упркос својој свеобухватности, ова књига има и одређене недостатке. За почетак, аутор није професионални историчар, тако да делу недостаје стављање ваздушног саобраћаја у шири југословенски контекст (саобраћајни, друштвени, политички, привредни, војни). Затим, критички апарат је на махове оскудан, често формиран мимо правила цитирања, а на одређеним местима га уопште нема, тако да је веома тешко тачно установити на шта се аутор позива, мада је јасно да се ради о архивској грађи. Одељци о делатности Аеропута постоје и у делу *Краљевско ваздухопловство. Војно ваздухопловство Краљевине СХС/Југославије 1918–1944* Бојана Димитријевића, Милана Мицевског и Предрага Миладиновића, најпотпунијој досадашњој синтези о југословенском ваздухопловству између светских ратова. Ипак, како је основна тема ове књиге војно ваздухопловство, сегменти који се баве друштвом Аеропут су кратки и претежно писани на основу литературе.

О ваздушном саобраћају у социјалистичкој Југославији писано је још мање. ЈАТ је поводом својих јубилеја објављивао пригодне монографије, међу којима се најквалитетнијом сматра *Прича о Југословенском аеротранспорту* из 1987. године (објављена у српскохрватском и енглеском издању). Ове монографије су имале и делове о историјату ЈАТ-а, а њени аутори су имали и приступ грађи до које се данас не може доћи. Са друге стране, монографије уз јубилеје су ипак представљале пригодна издања и доносиле су улешану слику о ЈАТ-у. Поред тога, основна замисао иза ових публикација није била да се прикаже историјски развој ЈАТ-а, већ да се представе дотадашњи успеси компаније, али и даље представљају добру полазну основу за даље истраживање. Следећа овде цитирана монографија, *Више од летења*, објављена је 2007. године, а писали су је Чедомир Јанић и Јово Симишић, који су учествовали и у писању *Приче о Југословенском аеротранспорту*, тако да је и ово дело задовољавајућег квалитета. Симишић је 2022. године самостално објавио до сада најисцрпнију књигу о ЈАТ-у, *Био један ЈАТ*. Иако је писана без претензија да представља коначну историју ЈАТ-а и публицистичке је природе, ова књига је обухватила читав период функционисања југословенског и српског авиопревозиоца под називом ЈАТ, односно Јат Ервејз. Веома детаљно су описани поједини процеси који због карактера ранијих књига о ЈАТ-у нису могли доћи до изражаја, попут великог броја реорганизација, негативних ефеката самоуправљања на вођење ЈАТ-а и утицаја политике на избор руководиоца.

Југословенски ваздушни саобраћај привлачи пажњу и страних аутора. Амерички историчар Фил Тимајер објавио је 2017. године у часопису *Diplomatic History* чланак о развоју ЈАТ-а од 1947. до 1962 (“Launching a Nonaligned Airline: JAT Yugoslav Airways between East, West, and South, 1947–1962”), анализирајући везу између југословенске спољне политике и ваздушног саобраћаја. Посебно интересантни у овом чланку су погледи америчких дипломата на ту везу, будући да су им поједини потези југословенског руководства изгледали нелогично и преамбициозно, мада су правилно схватили да југословенске авиокомпаније често нису биле вођене комерцијалним, већ политичким разлозима приликом успостављања међународних линија.

Још једно дело у ком постоје одељци о југословенском ваздушном саобраћају јесте *Кратка историја ваздухопловства у Србији* Чедомира Јанића и Огњана Петровића. Међутим, ова књига је популарног карактера и релативно скромног обима, а значајан део отпада на илустрације. Поред тога, аутори су се усредсредили на простор Србије, тако да се Инекс-Адрија и Пан Адрија готово и не помињу. ЈУСТА је до сада у више наврата била тема истраживања, тако да представља добро испитану област, имајући у виду краткоћу њеног постојања и веома скроман траг који је оставила на историју југословенског ваздухопловства. Једну неформалну монографију о Авиогенексу саставио је 1987. Иван Горјуп, пилот ове компаније. Иако је претежно илустративна (сам аутор је у предговору назива албумом), ипак садржи одређене податке (укључујући статистику) на основу којих се може стећи макар најосновнија слика о раду Авиогенекса. Нешто слично је у случају Пан Адрије извео пилот Златко Курјаковић са својом књигом *Пан Адрија ЈПТТ: хрватски Икар*, с тим што се највише бавио периодом од 1964. до 1974, током ког је радио за ову компанију. Тренутно не постоји ниједно дело у целости посвећено (Инекс) Адрији, али је бар укратко поменута на више места у литератури. Интересантно дело представља књига *Кад мотори утихну*, чији је аутор Златко Вереш, дугогодишњи савезни ваздухопловни инспектор и учесник више истрага авионских удеса. Удеси су у овој књизи описивани у кратким цртама, понекад и на основу ауторовог личног учешћа у истрагама, али на такав начин да се ауторови описи могу користити као замена за извештаје о извиђању удеса.

На одређеним местима су се погодним учиниле компарације са страним авиокомпанијама како би се повукле паралеле између југословенских и светских искустава у ваздушном саобраћају. Определили смо се за авиопревозиоце из Грчке (Олимпик и његови претходници), Финске (Финер) и Источне Немачке (Интерфлуг). За ове компаније је било могуће доћи до литературе и поредити искуства из оба хладноратовска блока. Затим, постојале су извесне сличности по питањима флоте и мреже линија између наведених и југословенских компанија. Иако постоји литература и о великим светским компанијама из периода обрађеног у овом раду, сматрали смо да поређења југословенских авиопревозилаца са њима не би била примерена. Те компаније, попут Пан Америкена, Аерофлота и других, су радиле на другачијим тржиштима, имале другачије пословне моделе, превозиле много више путника и робе. Литература о историји ваздушног саобраћаја у свету је прилично богата и покрива различите аспекте његовог развоја, обухватајући одељке у општим историјама ваздухопловства (R. G. Grant, *Flight: The Complete History of Aviation*, David Simons and Thomas Withington, *The History of Flight*, Дмитрий Соболев, *Хроника советской гражданской авиации* у три књиге) историјате појединих авиокомпанија (Maryla Boutineau, *Aux origines d'Air France: La CFRNA – CIDNA. Première Compagnie aérienne européenne*, Jozef Mols, *Finnair: A Century of Nordic Aviation*, Graham M. Simmons, *Olympic Airways: A History* и *Britannia Airways: The World's Largest Holiday Airline*, Sebastian Schmitz, *Interflug: East Germany's Airline*, Robin Higham, *Speedbird: The Complete History of BOAC*), развој комерцијалних и правних односа у цивилном ваздухопловству (Alan Dobson, *A History of International Civil Aviation: From its Origins through Transformative Evolution*), развој ваздухопловне технике (Charles Kennedy, *Jetliners of the Red Star*, Graham M. Simmons, *Comet! The World's First Jet Airliner*) или ванредне догађаје (удесе, отмице, терористичке нападе) у ваздушном саобраћају (Philip Baum, *Violence in the Skies: A History of Aircraft Hijacking and Bombing*, David Gero, *Aviation Disasters: The World's Major Civil Airliner Crashes since 1950*). Поред литературе везане за цивилно ваздухопловство, коришћена је и општа историјска литература како би се ваздушни саобраћај ставио у шири контекст југословенске историје.

Због природе теме, могућа су понављања великог броја стручних и устаљених израза. Иако је званични назив југословенске државе до 1929. био Краљевство, односно Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца, из практичних разлога су и за те године коришћени термини „Југославија“, „југословенски“ и сл. Сви новчани износи наведени су онако како су дати у изворима и литератури, без прерачунавања на данашње стање. Већи део истраживања за ову

дисертацију извршен је током 2020, 2021. и 2022. године у условима пандемије болести Ковид-19, тако да је приступ архивима, библиотекама и могућим даваоцима усмених казивања био изузетно отежан, а у одређеним случајевима и потпуно онемогућен. Примера ради, из тог разлога није било могућности да се обави истраживање у Љубљани, где у Архиву Републике Словеније (оставштина Едварда Кардеља) и Историјском архиву Љубљане (фонд Адрија авиопромет) постоји грађа везана за то предузеће. Приступ Архиву Југославије, као месту чувања основне грађе везане за ову тему, био је крајње ограничен.

На крају овог предговора, аутор користи прилику да изрази своју велику захвалност на сарадњи, уступљеним материјалима, конструктивним критикама, подршци и разумевању: ваздухопловцима Авраму Аврамовићу, Кости Бојовићу, Богољубу Вишњићу, Фреду Егеру, Марку Ивковићу, Митру Марићу, Францу Пинтару, Илији Слијепчевићу и Винку Томовићу, свом ментору проф. др Александру Животићу, др Бојану Димитријевићу и другим колегама из Института за савремену историју, проф. др Љубодрагу Димићу и проф. др Мири Радојевић са Катедре за историју Југославије Филозофског факултета у Београду, особљу Архива Југославије, Дипломатског архива Министарства иностраних послова Србије и Народне библиотеке Србије, Бојану Вићентићу, Александру Колу, Петру Недељковићу и Огњену Ћалићу из Музеја ваздухопловства, истраживачима Милану Мицевском и Предрагу Миладиновићу, публицисти Јови Симишићу, својој породици и пријатељима.

2. Увод: југословенски ваздушни саобраћај пре Другог светског рата

2.1. Ваздухопловне власти и прописи до 1941. године

Потреба да се регулише ваздухопловство настала је већ у његово пионирско доба. Свега годину дана после првог лета балоном који су извела браћа Монголфје 1783. париска полиција је донела одлуку према којој су летови балоном могли да се врше само по посебном одобрењу. Године 1889. је на француску иницијативу одржана прва међународна конференција о ваздухопловном праву. Ипак, први покушаји доношења међународне конвенције о ваздушној пловидби били су безуспешни, те су појединачне државе самостално доносиле прописе за ову област. Међу њима је била и Краљевина Србија, која је Уредбу о саобраћајним справама које се крећу по ваздуху донела 18. фебруара (3. марта) 1913. године. Овом уредбом је прописано да све летелице, домаће или стране, могу да се користе само уз дозволу министра унутрашњих дела; да морају имати таблу са јасно назначеним подацима о власнику, конструктору и матичној држави; да не смеју носити оружје, муницију, фотографске, радио-телеграфске и радио-телефонске уређаје и голубове писмоноше; да смеју да лете само у оном правцу који им одобре полицијски органи, а у близини утврђених места само уз дозволу министра унутрашњих дела и министра војног; да летелице у Србију могу ући само у одређено време и на одређеном месту; да за време мобилизације и ратног стања стране цивилне летелице могу да улазе у Србију само уз дозволу поменутих министара; да стране војне летелице нипошто не смеју летети над територијом Србије. Посебно је одређено да ће се стране летелице које без дозволе лете над Србијом у време мобилизације и рата сматрати непријатељским без обзира на припадност и да ће власти имати право да их приземље на сваки начин, а да ће се чланови посаде тих летелица сматрати бегунцима и ухваћеним на делу при извршењу кривичног дела. Ова уредба донета је на првом месту због упада аустроугарских војних авиона у ваздушни простор Србије. Други страни авиони су тада вршили повремене јавне демонстрације за грађанство и прелетали из Западне Европе у правцу Блиског истока, док је српско војно ваздухопловство тек било у повоју. Уз изузетак пионирских подухвата појединаца који су самостално конструисали моделе и једрилице, цивилно ваздухопловство у Краљевини Србији у том тренутку није ни постојало.¹

Први светски рат изазвао је велику експанзију војног ваздухопловства, тако да се очекивало да ће доћи и до раста обима цивилног ваздухопловства. Зато је, на француску иницијативу, формирана Ваздухопловна комисија при савезничком Врховном ратном савету са задатком да састави предлог Међународне конвенције о ваздушној пловидби. Ова конвенција, позната као Париска, прихваћена је од стране Врховног ратног савета 13. октобра 1919, а затим и од стране представника 26 земаља учесница Париске мировне конференције и разматрала је општа начела суверенитета над ваздушним простором, националне припадности и регистрације ваздухоплова, дозволе и овлашћења за особље, правила за означавање летелица, правила прелета територије страних држава, процедуре у саобраћају, забрану превоза опасних материја ваздушним путем и заснивање сталних међународних органа за цивилно ваздухопловство. Поред осталог, овом конвенцијом је забрањен саобраћај летелицама држава које јој нису приступиле над територијом потписница осим по добијеном специјалном и привременом овлашћењу. Ова одредба била је директно уперена против Немачке, Аустрије, Мађарске, Османског царства и совјетске Русије, пошто ниједна од ових држава није потписала Париску конвенцију. Осам анекса ове конвенције обухватило је општа техничка правила за начин означавања летелица (анекс А), услове и начин издавања уверења о пловидбености (анекс Б), потребне исправе и начин њиховог вођења (анекс Ц), сигнале у ваздушној пловидби (анекс Д), минималне услове за стицање

¹ Bogoljub Filipović, *Odnos vazduhoplovnog prava SFRJ i međunarodnog vazduhoplovnog prava*, Beograd 1979, 11; Čedomir Krunić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga druga (CVKJ II)*, Beograd 2013, 13–15.

летачких дозвола (анекс Е), ваздухопловне карте и ознаке (анекс Ф), прикупљање и објављивање метеоролошких података (анекс Г) и царинску контролу (анекс Х). У складу са овом конвенцијом, 11. јула 1922. је са радом почела Међународна комисија за ваздушну пловидбу (ЦИНА, Commission internationale de navigation aérienne), орган Друштва народа, чији је члан била и Краљевина Срба, Хрвата у Словенаца (СХС). Иако је посланик Краљевине СХС у Паризу Миленко Веснић потписао Париску конвенцију 1919, ратификована је тек 1927. године.²

Још један документ од значаја за цивилно ваздухопловство између светских ратова била је Конвенција за изједначавање извесних правила која се односе на међународни ваздушни саобраћај, позната и као Варшавска конвенција. Овај акт донет је на Другој међународној конференцији приватног ваздухопловног права, одржаној у Варшави од 4. до 12. октобра 1929. године и регулисао је облик и начин издавања докумената који се користе у ваздушном саобраћају (путничке карте, манифесте, декларације и теретне листове) и одговорност авиопревозилаца у случају повреде или смрти путника, односно оштећења робе током лета ваздухоплова. Поред осталог, установљен је максималан износ одштете коју су авиопревозиоци били дужни да исплате оштећеним лицима како би се заштитили од несолвентности изазване прекомерним исплатама. Варшавска конвенција је касније више пута мењана и допуњавана (Хашки протокол из 1955, Конвенција из Гвадалахаре 1961, конференције у Гватемали 1971. и Монтреалу 1975), а замењена је Монтреалском конвенцијом 1999. године.³

Послу регулисања цивилног ваздухопловства приступило се и у Краљевини СХС. Већ 1920. године је као један од послова Одељења за ваздухопловство при Министарству војске и морнарице одређена и „организација цивилног ваздухопловства, руковођење његовом службом и утицање на домаћу авијатичку индустрију“. У надлежност његовог Трећег одсека стављено је „руковођење концесијама за индустрију, обрт, промет и саобраћај у обиму ваздухопловства ван Министарства Војног и Морнарице, заступајући притом државне интересе; надзор и вођење рачуна о извршавању закона и прописа правних, трговинских и царинских, уколико се односе на аеронаутичку индустрију, ваздухопловни обрт, промет и саобраћај; контрола и издавање диплома и сведоцаба (сертификата) о способности и квалификацијама аеронаутичког особља [...]; техничка контрола и издавање сведоцаба (сертификата) по важности и употребљивости аеронаутичког материјала [...]; контрола над правилним спровођењем прописа *Конвенције о међународној ваздушној пловидби* [курзив у оригиналу, И. К]; [...] одржавање везе са цивилним надлештвима, државним и приватним, по аеронаутичким питањима, а која нису чисто војне природе“. Ова формулација задржана је и у Закону о устројству Одељења за ваздухопловство у Министарству војске и морнарице из 1922. године. Ствари се нису промениле ни са реорганизацијом војног ваздухопловства из 1923, када је цивилно ваздухопловство стављено у надлежност Оперативног одсека Одељења за ваздухопловство. Када је 1927. Одељење за ваздухопловство претворено у Команду ваздухопловства, у његовом саставу је формиран Одсек (од 1930. Одељење) за цивилно ваздухопловство. Одељење је у свом саставу имало три одсека: општи, технички и за трговачку авијацију, док је 1935. формиран и четврти, за спортску авијацију и удружења. Оваква организација задржана је до 1941. године.⁴

Доношење посебних прописа о цивилном ваздухопловству у југословенској држави почело је тек у другој половини 1920-их година. До тада су прописи који су се односили на војно ваздухопловство по аутоматизму примењивани и на цивилно (нпр. правилници о извиђању удеса и здравственим прегледима летачког особља). Поред тога, интензивнији

² Службене новине Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, бр. 8-II, 12. јануар 1927; В. Filipović, *Odnos vazduhoplovnog prava SFRJ...*, 16; Ђ. Krunić, *CVKJ II*, 16–20; Alan Dobson, *A History of International Civil Aviation: From its Origins through Transformative Evolution*; London – New York 2019, 11–13.

³ В. Filipović, *Odnos vazduhoplovnog prava SFRJ...*, 18–19; Ђ. Krunić, *CVKJ II*, 24–27; A. Dobson, *A History of International Civil Aviation*, 24.

⁴ Службени војни лист, бр. 39, 6. октобар 1920. Прескочене су тачке члана 7 које се не тичу ваздушног саобраћаја. Ђ. Krunić, *CVKJ II*, 27–28, 32, 39–40.

развој југословенског цивилног ваздухопловство почео је тек у том периоду, тако да се тада јавила и потреба за доношењем посебних прописа. Први југословенски прави правни акт који је односио на цивилно ваздухопловство био је Правилник за међународни ваздушни саобраћај цивилних ваздухоплова над територијом Краљевине СХС, донет 12. јуна 1926. године. Према овом документу, ваздушни саобраћај над територијом Краљевине СХС вршен је у складу са одредбама Париске конвенције. Ваздухоплови који су улазили у, одлазили из или прелетали Краљевину СХС морали су имати привремену дозволу која је важила само за једну прилику. Ако је ваздухоплов носио ознаке националности потписнице Париске конвенције, дозволу су могли да издају посланства и конзулати Краљевине СХС у иностранству и Одсек за цивилну авијацију Одељења за ваздухопловство. Ако ваздухоплов није припадао потписници Париске конвенције, дозволу је могао издати само Одсек за цивилну авијацију. Молбе за дозволе морале су бити достављене дипломатским путем. У молби за издавање дозволе требало је навести трасу лета, циљ лета, тип ваздухоплова и његову регистарску ознаку, имена и држављанство власника ваздухоплова, посаде и путника, приближно време обављања лета и време које ће ваздухоплов провести у ваздушном простору Краљевине СХС, као и места слетања на територији Краљевине. Посада је морала при себи имати документа прописана Париском конвенцијом, као и важеће пасоше са улазним или транзитним визама, што је важило и за путнике. Ваздухоплови су могли бити коришћени само за превоз путника и њиховог личног пртљага. Забрањено је да се ваздухопловима врше пренос оружја, муниције и експлозива, пренос и употреба фотоапарата, пренос и пуштање голубова писмоноша и уношење монополисаних предмета и робе. Ваздухоплови капацитета мањег од шест особа нису смели без нарочите дозволе да буду опремљени радио-телеграфским и радио-телефонским апаратима, док су ваздухоплови већег капацитета од шест особа морали су бити опремљени поменутиим уређајима, уз дозволу надлежне власти државе у којој су регистровани.

Краљевина СХС задржала је право да одобри саобраћај са иностранством посебним уговорима. У унутрашњем саобраћају дозвољена је употреба само домаћих ваздухоплова осим у изузетним случајевима, а и тада само привремено и уз дозволу Владе. Као аеродроми отворени за међународни саобраћаји одређени су београдски, загребачки и скопски. У случају спуштања авиона ван аеродрома услед деловања атмосферских прилика или друге више силе, вођа ваздухоплова је морао да о томе обавести најближи државни орган и обезбеди летелицу. Летелице које би се кретале кроз југословенски ваздушни простор ослобођене су царинских формалности. Сви ваздухоплови који су улазили у или су напуштали југословенски ваздушни простор могли су то учинити само на тачки одређеној у дозволи за обављање лета. Прелет државне границе морао се обавити између изласка и заласка Сунца на висини која је омогућавала да се са земље јасно види регистарска ознака летелице и искључиво на следећим тачкама: Горњи Логатец (ка Италији), Марибор (ка Аустрији), Суботица (ка Мађарској), Бела Црква (ка Румунији), Цариброд (ка Бугарској), Ђевђелија (ка Грчкој) и Дебар (ка Албанији). Одређено је осам ваздушних путева за кретање страних летелица над Краљевином СХС: Горњи Логатец – Љубљана – Загреб – Славонска Пожега – Таково – Сремска Митровица – Београд, Горњи Логатец – Љубљана – Цеље – Марибор, Марибор – Загреб – Београд, Суботица – Стари Бечеј – Београд, Бела Црква – Београд, Цариброд – Пирот – Сврљиг – Алексинац – Параћин – Београд, Ђевђелија – Скопље – Куманово – Врање – Лесковац – Прокупље – Сталаћ – Јагодина – Младеновац – Београд и Дебар – Гостивар – Скопље и даље ка Београду као у претходном случају. Већа насељена места нису смела да се прелећу на висини мањој од 1000–1500 метара, а мања насеља на мање од 500 метара изнад нивоа земље. Установљено је укупно тринаест зона забране летења, и то: појас паралелан са читавом државном границом широк педесет километара, цела јадранска обала са острвима и територијалним водама, као и Камник, Трбовље, Мостар, Калиновик, Славонски Брод, Осиек, Нови Сад, Крагујевац, Краљево, Крушевац и Ниш. Уз ова места забрањеном зоном се сматрала и њихова околина у кругу од петнаест километара. Додатни правилници доношени су и касније, нпр. о преносу поште царинским путем или

царинским процедурама у ваздушном саобраћају, као и нови Правилник за међународни ваздушни саобраћај (1935).⁵

Видовдански устав предвиђао је да се држава „стара о грађењу и одржавању свих саобраћајних средстава, где год то општи државни интереси захтевају“.⁶ Први југословенски закон о ваздушној пловидби (ЗВП) донет је 15. децембра 1927. и објављен 3. марта 1928. Овај пропис представљао је основни правни акт којим је у југословенској држави регулисано цивилно ваздухопловство, а тиме и ваздушни саобраћај. Чланом 2 овог закона ваздухоплови су подељени на државне, самоуправне и приватне. Државним су сматрани војни ваздухоплови; ваздухоплови у служби државе (поштански, царински, санитетски, полицијски); ваздухоплови у државном власништву који су поверени на чување и употребу појединцима или приватним установама; ваздухоплови који нису државна својина, али се користе под државном управом или врше државну службу, током њеног трајања; ваздухоплови приватних предузећа у државној поштанској служби, током њеног трајања. Остатак уводне главе бавио се начином регистрације, књигама и документима ваздухоплова и посаде, као и имовинско-правним односима везаним за ваздухоплове. Ваздухоплови су могли бити опремљени бежичним телеграфским и телефонским апаратима (радио-уређајима) предвиђеним Међународном конвенцијом о цивилном ваздухопловству уз одобрење Министарства пошта и телеграфа. Члановима 22–42 дефинисан је појам и начин употребе ваздухопловних пристаништа, односно „места на земљи и води која су нарочито удешена за полазак и долазак ваздухоплова и која служе у јавном интересу за ваздушни саобраћај“ (чл. 22). Могла су бити државна, намењена искључиво за употребу ваздухоплова у државној служби; јавна, намењена јавном ваздушном саобраћају од стране државе, самоуправних тела, домаћих друштава и удружења или појединаца; специјална, организована од стране неког друштва, удружења или појединца у циљу обављања саобраћаја, оснивања ваздухопловних школа, организовања спортских скупова; приватна, уређена од стране домаћих друштава, удружења или појединаца за личну употребу (чл. 23). Државна ваздухопловна пристаништа могла су бити војна и поштанска, а њима су се могла сматрати и јавна самоуправна и приватна пристаништа која су дата држави на коришћење или преузета од стране државе за службене потребе или у општем јавном интересу (чл. 24). У сагласности са министрима војске и морнарице и саобраћаја, министар финансија могао је да прогласи ваздухопловна пристаништа царинским, односно отвореним за међународни саобраћај (чл. 25). За подизање ваздухопловног пристаништа у појасу од 25 километара од државне границе било је потребно одобрење министра финансија и министра војске и морнарице. Ваздухопловна пристаништа намењена саобраћају морала су бити потпуно исправна у свако доба дана и ноћи и адекватно опремљена одговарајућим уређајима и особљем за пружање помоћи приликом удеса, поправке и снабдевање летелица и брзу везу са најближим насељем (чл. 36). Тарифе за коришћење ваздухопловних пристаништа одређивала је Ваздухопловна дирекција, морале су бити видљиво истакнуте на пристаништу и једнаке за домаће и стране летелице (чл. 39). На сваком ваздухопловном пристаништу морала су да се воде два регистра, један за долазеће и други за одлазеће летелице, са подацима о времену доласка, одн. поласка, држављанству летелице, њеним регистарским ознакама и исправама посаде, полазиште, односно одредиште, имена путника и документација о превезеној роби, у шта нису улазили пртљаг путника и пошта (чл. 40).

Члановима 43–62 регулисан је начин обављања ваздушног саобраћаја. За успостављање и обављање редовног ваздушног саобраћаја било је потребно одобрење Ваздухопловне дирекције, донето по позитивном мишљењу Министарства трговине и индустрије (чл. 48). Унутрашњи саобраћај могли су да врше само ваздухоплови регистровани

⁵ Архив Југославије (АЈ), фонд Министарство иностраних послова – Конзуларно-привредно одељење (334), фасцикла 554, архивска јединица 1747 (надаље: АЈ, 334-554-1747), Правилник за међународни ваздушни саобраћај цивилних ваздухоплова над територијом Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, 1926; Ћ. Krunić, *CVKJ II*, 33–38, 47–60.

⁶ Устав Краљевине СХС, 1921, чл. 35.

у Краљевини СХС, осим по посебном одобрењу Министарског савета на одређено време (чл. 49). Међународни саобраћај могао је да се врши на основу уговора закљученог између државе и домаћег или страног предузећа или по концесији датој на одређено време (чл. 50). У летелицама су се морале налазити следеће исправе: уверење о регистрацији, уверење о пловидбености, летачке и дозволе за рад посаде у ваздушном саобраћају, списак путника, документација о терету, путна књига летелице и одобрење Министарства пошта и телеграфа за коришћење бежичних средстава везе или одобрење надлежног органа земље порекла страног ваздухоплова ако је опремљен таквим средствима (чл. 51). Ваздухоплови су могли прећи државну границу само на одређеним местима (чл. 54). Ваздухоплови који су полазили за или долазили из иностранства морали су да се пре слетања, односно после полетања крећу искључиво по одређеном правцу, нису смели да слећу између царинског пристаништа и државне границе пре, одн. после царињења у зависности од смера кретања и смели су да слећу ван царинских пристаништа само по одобрењу министара војске и морнарице и финансија, осим у случајевима више силе (чл. 55). Ако би летелица морала да се спусти ван царинског пристаништа услед деловања више силе, вођа ваздухоплова је морао о томе да обавести најближе царинске, финансијске, полицијске или општинске власти, није смео да допусти да се путници и посада удаље, да се летелица премешта осим ако је то било потребно за њено спасавање, нити да се износе, уносе, уништавају и сакривају било какви предмети из летелице (чл. 56). Летелице са дозволом да прелете територију Краљевине СХС без слетања нису подвргаване царинском поступку, али су морале да се крећу прописаним путем тако да се са земље могу распознати њихови знаци (чл. 58). Приходи од ваздушне пловидбе приватних предузећа били су предмет опорезивања на исти начин као приходи од других грана саобраћаја. Домаћа ваздухопловна предузећа била су, у циљу јачања ваздушног саобраћаја, ослобођена плаћања пореза на 25 година од почетка пословања. Страним друштвима је порез одређиван на основу биланса који су предавала властима у Београду, а у односу на број путника, тежину робе и растојање пређено над Краљевином СХС (чл. 59). Домаћа предузећа ослобођена су државне трошарине на погонски материјал (чл. 60). Министар финансија имао је право да ослободи царине стране ваздухоплове који привремено бораве у Краљевини СХС, домаће летелице које се враћају из иностранства, као и справе, инструменте и резервни материјал намењен безбедности ваздушног саобраћаја. (чл. 61). Ваздухоплови су морали да прелећу насеља и ваздухопловна пристаништа на висини која је омогућавала безбедно слетање ван насеља у случају квара, и то 1000–1500 метара за већа насеља и 500 метара за мања (чл. 62; није речено каква се насеља сматрају већим, одн. мањим).

Посебан одељак односио се на забране (чл. 63–65). Није било дозвољено изводити акробације на висинама испод 500 метара (осим у посебним случајевима по дозволи надлежних власти) или изнад насеља и делова ваздухопловних пристаништа отворених за јавност, затим летење опасно по јавну безбедност „услед мале висине или блискости лица или станова“, као и скакање са падобраном и бацање предмета у току лета без дозволе, осим бацања товара од ситног песка или воде ради олакшавања ваздухоплова (ово се односило на баласт ваздушних бродова) или избацавања робе у циљу спасавања ваздухоплова. Потпуно је забрањен пренос оружја, муниције, експлозива, отровних гасова, киселина, лако запаљивих предмета и забрањених списа. ваздухопловима, а само по одобрењу надлежног министра издатом у споразуму са министром војске и морнарице дозвољен је пренос поште, као и пренос и пуштање голубова писмоноша, пренос или употреба фото-апарата осим запечаћених у поштанским пакетима, пренос радио-телеграфских и радио-телефонских уређаја осим на начин прописан законом, као и уношење монополисаних предмета из иностранства. Прелетање одређених делова државне територије могло је бити привремено или трајно забрањено из војних разлога или због опште безбедности, у потпуности или испод прописане висине. Забрањене зоне одређивали су министри унутрашњих дела (због опште безбедности) и војске и морнарице (за војне потребе). Ваздухоплов који би надлетео такву зону морао је о томе да одговарајући сигнал и слети на најближе ваздухопловно пристаниште. У случају проглашења мобилног стања у целој земљи или у одређеној војној

области, ваздухоплов који би прелетео ту територију био би задржан по слетању. Ако би ваздухоплов био примећен у лету над забрањеном зоном или територијом, морао би после „првог видног сигналног гађања“ да слети на најближе ваздухопловно пристаниште, притом успоравајући и понирући на мању висину. У супротном је могао бити принуђен на слетање.

Члановима 66–72 регулисан је превоз робе, а члановима 73–75 превоз путника. У оба случаја, уређено је осигурање људи и имовине у случају повреде, односно штете, као и документација потребна за њихов превоз. Односи између укрцаних особа уређени су члановима 76–79. Сваком путнику морало је морало бити саопштено ко је вођа ваздухоплова. Он је имао „права дисциплинске власти“ над путницима и посадом „у делокругу који је признат капетанима морских бродова“. У правним односима међу страним држављанима укрцаним на страни ваздухоплов у ваздушном простору Краљевине СХС није примењивано њено законодавство. За кривично дело извршено на страном ваздухоплову важило је њено законодавства ако је ваздухоплов на ком је дело извршено слетео на југословенску територију, ако су извршилац или жртва кривичног дела југословенски држављани или ако је дело извршено против југословенске државе. Чланом 80 је одређено да за све ваздухоплове у југословенском ваздушном простору важе југословенски прописи, а чланом 83 да књиге и документација ваздухоплова и његове посаде издати у иностранству важе и у Краљевини СХС ако одговарају Међународној конвенцији за ваздушну пловидбу или прописима земље која их је издала, ако њени прописи одговарају поменутој конвенцији.

Одредбе чланова 84–87 односиле су се на правни однос између сопственика, закупча и посаде ваздухоплова, односно начин склапања уговора о закупу ваздухоплова. Чланови 88–91 бавиле су се питањима одговорности за штету коју би ваздухоплов нанео у ваздуху, на земљи или на мору. Одговорним су могли бити сматрани пилот ваздухоплова, његов власник и купац, ако је летелица дата у закуп. У случају нестанка, ваздухоплов би се проглашавао изгубљеним по истеку шест месеци од када је последњи пут виђен, док би нестала лица из ваздухоплова била проглашена мртвим после једне године. Чланови 92–112 садржали су казнене и одредбе о вођењу истраге у случајевима кршења ЗВП. Новчане и затворске казне су биле предвиђене за пуштање у саобраћај ваздухоплова без уредне документације, предавање ваздухоплова посади без прописаних дозвола, управљање ваздухопловом без одговарајуће дозволе, кршење било које од забрана прописаних законом (превоз забрањених предмета, надлетање забрањених зона), скакање падобраном и избацивање предмета из ваздухоплова тако да се могу нанети повреде или штета, улазак људи и животиња на терене ваздухопловних пристаништа затворене за јавност. Надлетање забрањених зона у време мобилног стања без оправданог разлога третирано је као ухођење и кажњавало се по Кривичном закону.⁷

Као што се види, ЗВП је предвиђао оснивање потпуно новог органа за управљање цивилним ваздухопловством и његово премештање у надлежност цивилних органа. Седмог септембра 1928. је у Министарство саобраћаја примљен дотадашњи шеф Одсека јавне безбедности у Министарству унутрашњих послова Краљевине СХС Сава Микић, резервни ваздухопловни капетан. Требало је да заједно са њим на десетомесечно усавршавање у Француској и Немачкој буду упућена још два службеника Министарства саобраћаја, инж. Душан Милојковић из Обласне дирекције Београд и Звонимир Меглер из Обласне дирекције Загреб. Највећи део њиховог боравка био би посвећен упознавањем са начином рада Ваздухопловне дирекције Министарства ваздухопловства Француске и аеродрома у Паризу. Очекивало се да ће управо Микић бити постављен за начелника будуће Ваздухопловне дирекције Министарства саобраћаја Краљевине СХС. Ипак, ови планови се нису остварили због тога што ова дирекција никада није ни основана. ЗВП из 1928. претрпео је измене 1930. године и из његових одредаба су нестали Министарство саобраћаја и Ваздухопловна дирекција, које су заменили Министарство војске и морнарице, односно Штаб ваздухопловства. Тиме се и званично одустало од идеје да се оснује Ваздухопловна

⁷ *Службене новине Краљевине СХС*, бр. 50, 3. март 1928; Ѓ. Krunić, *CVKJ II*, 40–47.

дирекција у саставу Министарства саобраћаја, а југословенско цивилно ваздухопловство је остало под надлежношћу Одељења за цивилно ваздухопловство при Штабу ваздухопловства. За ово је постојало више разлога. Један од њих можемо пронаћи у политичкој нестабилности која је потресала југословенску државу практично од њеног настанка, услед чега је било много пречих проблема за решавање од статуса цивилног ваздухопловства. Наредни разлог је жеља одређених војних кругова да задрже цивилно ваздухопловство под што чвршћом контролом. Ова тежња исказана је још 1925. у преписци између Одељења за ваздухопловство Министарства војске и морнарице и Министарства унутрашњих послова, где се наводи да је министар војни у том тренутку једини био надлежан за цивилну авијацију, да је у интересу војске и војне дисциплине да управа над аеродромима које користе и војно и цивилно ваздухопловство буде у њеним рукама, да се „служба летења, ред на аеродрому, безбедност инсталација и општа организација службе могу поверити само стручном лицу војног ваздухопловства које је упознато са ваздухопловном службом“ и да је само преко стручно оспособљених војних лица могуће вршити контролу спровођења домаћих и страних прописа о цивилном ваздухопловству. На овакав став је утицало и понашање Аеро-клуба Краљевине СХС који је, незадовољан тромошћу војних органа, предузео више пропагандних акција са циљем да скрене пажњу јавности на неразвијеност југословенског ваздухопловства, што је изазвало нерасположење у војним ваздухопловним круговима. Законом о уређењу врховне државне управе од 31. марта 1929. и Уредбом о Команди ваздухопловства војске од 14. јануара 1930. цивилно ваздухопловство је и коначно стављено у надлежност Штаба, односно Команде Ваздухопловства војске. Формално-правни положај цивилног ваздухопловства остао је непромењен до 1941. године.⁸

Цивилно ваздухопловство захтева и систем регистарских ознака. Национална ознака за сваку државу се утврђује на међународном нивоу, док државе самостално уређују облик регистрације летелица кроз различите комбинације слова и бројева. Регистарске ознаке југословенских цивилних летелица прошле су кроз неколико фаза у свом развоју. Прва национална ознака додељена Краљевству СХС била је формата Х-S*** (звезда замењује слово) и установљена је Париском конвенцијом 1919. године. Ипак, први авион је регистрован под овим ознакама тек 1927, а посебна правила за доделу регистрација нису постојала. Већ 1929. уведена је нова национална ознака формата UN-***, а наредне године и правило да путнички авиони носе ознаке UN-S** (С – саобраћајни), а авиони у власништву аеро-клубова, других организација или појединаца UN-P** (П – приватни). Године 1933. ознака UN замењена је са YU. Остала правила означавања нису мењана, тако да су на авионима само промењене националне ознаке. Република Србија и данас користи националну регистарску ознаку YU, као и правило, утврђено пре Другог светског рата, да се једном искоришћена регистрација не понавља.⁹

⁸ АЈ, 334-554-1747, допис Министарства саобраћаја Краљевине СХС Министарству иностраних дела Краљевине СХС са прилогом, 12. децембар 1928, бр. 21742/28 и допис Одсека за цивилну авијацију Ваздухопловног одељења Команде ваздухопловства Министарству иностраних дела Краљевине Југославије, В. В. бр. 45, 14. јануар 1930; Закон о ваздушној пловидби од 22. фебруара 1928. године, измењен и допуњен на основу закона о измени и допуни тога закона од 14. јануара 1930. године, Београд 1930; Ћ. Krunić, *CVKJ II*, 30–32, 38–40.

⁹ Ћ. Krunić, *CVKJ II*, 20–24, 239–249.

2.2. Аеропут – оснивање, рад, нестанак

Првом авиокомпанијом на свету сматра се Немачко акционарско друштво за путовање ваздушним бродовима ДЕЛАГ (DELAG – Deutsche Luftschiffahrts Aktiengesellschaft), које је 1909. године основано у оквиру концерна грофа Фердинанда фон Цепелина, изумитеља истоимених ваздушних бродова. Ово предузеће је коришћено и за обуку припадника немачке морнарице који су касније служили у њеним ваздухопловним јединицама. Највећи део његових прихода потицао је од панорамских летова, а мањи од линијског саобраћаја. После прекида током Првог светског рата, ДЕЛАГ је наставио са радом до 1935. године.¹⁰

Први комерцијални летови авионом у историји ваздухопловства обављени су 1914. године између Сент Петербурга и Тампе у америчкој савезној држави Флорида. Коришћени су хидроавиони са само два седишта (једним пилотским и једним путничким), а растојање између ова два града прелажено је за двадесет минута. Иако је ова линија функционисала свега неколико месеци, представљала је доказ да је авион употребљив као саобраћајно средство.¹¹

Завршетак Првог светског рата означио је стварни почетак експанзије ваздушног саобраћаја. Прве европске авиокомпаније основане су док је рат још трајао, а са обављањем саобраћаја су почеле током 1919. године. Тада је британска авиокомпанија *Aircraft Transport and Travel* отворила редовну линију Лондон – Париз. Исте године је основана холандска авиокомпанија КЛМ, најстарија авиокомпанија која у континуитету послује под истим називом. Велики број ових предузећа био је сувише мали да би опстао, тако да су многа од њих веома брзо нестала, а нека су се уз државну подршку објединила у већа. На тај начин су током 1920-их и 1930-их настали немачка Луфтханза (Deutsche Luft Hansa), пољски ЛОТ (Polskie Linie Lotnicze LOT), француски Ер Франс (Air France) и британски Империјал Ервејз (Imperial Airways). Компаније из Британије, Француске и Холандије постепено су отварале дуге линије којима су спајале своја колонијална царства. Поред њих, успешне авиокомпаније су основане и у многим другим европским земљама. Међу југословенским суседима, домаћа предузећа за ваздушни саобраћај основана су у Аустрији и Мађарској 1923, затим у Бугарској 1927. (престало с радом већ 1928), у Румунији и Грчкој 1930. године.¹²

Први покушаји увођења ваздушног саобраћаја на територији Русије јављају се већ у време Руског грађанског рата. Савет народних комесара Русије је почетком 1918. сматрао авионе саобраћајним средствима и имао у свом саставу Управу ваздухопловства. Током 1921. отворена је авионска линија између Москве и Харкова, тадашњег главног града совјетске Украјине и основано немачко-руско предузеће ДЕПУЛУФТ (Deutsche-Russische Luftverkehrsgesellschaft), чији су авиони летели на линији Москва – Кенигсберг. Године 1923. основана су предузећа *Добролет* у Русији, *Укрвоздухпут* у Украјини и *Закавиа* у Закавказју. Заједно са Главном инспекцијом ваздухопловства, ова предузећа су 1930. спојена у Свесавезно удружење за цивилно ваздухопловство које је 25. фебруара 1932. прерасло у Главну управу цивилног ваздухопловства (Главное управление гражданского воздушного флота) при Савету народних комесара СССР. На дан 25. марта исте године установљен је јединствени скраћени назив за совјетско цивилно ваздухопловство – Аерофлот (Аэрофлот).¹³

Ваздушни саобраћај се у САД развијао нешто спорије него у Европи. Тамо су већ 1918. уведене прве авионске линије за превоз поште, али су авиони у јавности сматрани за средство забаве на аеромитинзима, тако да је било потребно извесно време пре него што су

¹⁰ Валерий Обухович, *История воздухоплавания. Время, события, люди*, Минск 2018, 386–387.

¹¹ David Simons and Thomas Withington, *The History of Flight*, Bath 2006, 87

¹² Č. Krunić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga prva (CVKJ I)*, Beograd 2010, 11–15; D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 87–89; R. G. Grant, *Flight: The Complete History of Aviation*, London 2017, 132–138; Maryla Boutineau, *Aux origines d'Air France: La CFRNA – CIDNA. Première compagnie aérienne européenne 1920–1933*, Saint-Martin des Entrées 2020, 222.

¹³ Више у: Дмитрий Соболев, *Хроника советской гражданской авиации 1918–1941. гг (Хроника 1918–1941)*, Москва 2019.

прихваћени и као превозно средство за путнике. Ипак, развијена је и мрежа ваздушне поште која је веома брзо обухватила читаву земљу. Посебан подстрек америчкој јавности да прихвати ваздухопловство као нови вид саобраћаја дао је први самостални прелет из Америке у Европу, који је 1927. године извео Чарлс Линдберг. Већ 1930, у САД је ваздухом превезено више путника него у остатку света. До краја 1930-их година, уведене су прве трансконтиненталне линије које су повезале атлантску и пацифичку обалу САД, претворивши ваздушни саобраћај у озбиљну конкуренцију железници. Поред тога, хидроавиони компаније Пан Америкен спојили су САД са Карибима и Јужном Америком, али и са Филипинима и Кином преко Хаваја. Била је то својеврсна најава замене бродова авионима као основним средствима за путовања на великим растојањима и преко великих водених површина.¹⁴

Веома значајна одлика ваздушног саобраћаја у целом свету било је учешће државе у њиховом раду. У САД, држава је додељивала превозиоцима одређене сегменте мреже авионске поште. Поред доношења прописа о ваздушном саобраћају и уређивања земаљске инфраструктуре, државе су субвенционисале превозиоце. Ове субвенције су у САД правдане не само потребом да сами превозиоци опстану, већ и тиме да се кроз помоћ њима развија и свеукупна ваздухопловна индустрија, што би доприносило националној одбрани. Уз то, у одређеним случајевима су постојале компаније са преференцијалним третманом у погледу доделе међународних линија, као што су били Пан Америкен и Империјал Ервејз. Ове компаније су блиско сарађивале са својим владама и служиле као средства њихове спољне политике. У британском случају је ова потреба била још израженија, будући да је Империјал Ервејз имао монопол на превоз авионске поште и путника између матице и колонија.¹⁵

Први покушаји да се на територији југословенске државе успостави ваздушни саобраћај забележени су већ 1919. године, када су уведене поштанске линије између Новог Сада, Београда, Ниша, Загреба, Сарајева и Мостара. Коришћени су вишенаменски војни авиони типа Бреге 14, а по потреби су превезени и појединачни путници. Ови летови су вршени до нормализације друског и железничког саобраћаја. Године 1923, један Бреге 14 је у Новом Саду адаптиран у путнички. Унутар трупа авиона је направљена путничка кабина са четири седишта (два окренута уназад и два унапред), а пилот, команде и инструменти су померени уназад, у простор који је раније заузимао извиђач-стрелац. Упркос успешним пробама, овај авион није коришћен у новој намени.¹⁶

После превођења у резерву, авијатичари са Солунског фронта су 1921. основали Српски аеро-клуб, који је већ наредне године преименован у Аеро-клуб Краљевине СХС. Поред ваздухопловног просвећивања становништва, развоја ваздухопловне индустрије и различитих видова примене ваздухопловства у привреди, један од циљева које је себи поставило ово удружење било је и „оснивање ваздушних саобраћајних линија“. У првој половини исте године јављају се и две иницијативе загребачких привредника о оснивању предузећа за ваздушни саобраћај. Банка Макса Маутнера обавестила је Одељење за ваздухопловство Министарства војске и морнарице о томе да је набавила један авион „прикладан за отпрему двојице путника или 250 кг. поште“, који се налазио на загребачком војном летишту. Намера ове банке била је да набави двадесет летелица за саобраћај на релацијама Будимпешта – Београд – Софија – Истанбул, Београд – Загреб – Љубљана – Трст и Загреб – Беч, као и да у једном центру који би био накнадно одређен опреми радионицу. Предузеће би било основано као акционарско друштво са капиталом од 5.000.000 динара.

У другом случају, извесни Иво Чалоговић, Милан Марјановић и Рудолф Ђунио изразили су жељу да оснују деоничко друштво са капиталом од 30.000.000 динара и

¹⁴ D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 89–93; A. Dobson, *A History of International Civil Aviation*, 19; R. G. Grant, *Flight*, 138–142, 146, 157–163.

¹⁵ A. Dobson, *A History of International Civil Aviation*, 19–21, 32.

¹⁶ Чедомир Јанић и Јово Симишић, *Више од летења: осам деценија Аеронута и ЈАТ-а*, Београд 2007, 13; Војан Димитријевић, Милан Мичевски и Предраг Милановић, *Краљевско ваздухопловство. Војно ваздухопловство Краљевине СХС/Југославије 1918–1944*, Београд 2012, 189–190.

седиштем у Загребу. Ово предузеће би у првој години рада преносило путнике и пошту на линијама Београд – Загреб – Љубљана, Загреб – Беч и Загреб – Трст са даљим везама према Прагу, Берлину, Паризу, Милану и Риму користећи десет авиона. У другој години би биле уведене додатне домаће линије ка Далмацији и Црној Гори, као и међународне линије према Румунији, Бугарској и „јужној Русији“, а била би подигнута и радионица за одржавање летелица. Оба предлога садржала су тражење субвенција од југословенске државе, правдајући такав поступак чињеницом да су у том тренутку свуда у свету државе дотирале ваздушни саобраћај. Како су оба предлога послата Одсеку за ваздухопловство Министарства војног и морнарице, прослеђени су и другим министарствима (трговине и индустрије, финансија, пошта и телеграфа, унутрашњих дела и саобраћаја) уз образложење да ово питање залази и у њихове надлежности. Чини се да је у Министарству војном постојала жеља да се предлози загребачких привредника спроведу, пошто је у допису министру трговине и индустрије од 15. априла 1921. наведено да је „[...] наш интерес, да се домаће силе и домаћи капитал заинтересује за ово питање [...] да не би друштва из иностранства преузела иницијативу и дирекцију у таквој мери, да их домаће фирме не би могле достићи у техничком и финансијском погледу“. Нажалост, ове иницијативе нису уродиле плодом. Са друге стране, 1923. године је Француско-румунско друштво за ваздушну пловидбу (ЦФРНА, у југословенској и српској литератури познато по свом скраћеном француском називу Франко-Румен) почело да преко привременог београдског аеродрома код Панчева обавља саобраћај у оквиру своје трансевропске линије Париз – Стразбур – Праг – Беч – Будимпешта – Београд – Букурешт – Истанбул.¹⁷

Крајем 1924. и почетком 1925. немачки концерн Еуропа-Унион, у чијем саставу се налазила и фабрика авиона Јункерс, један од водећих тадашњих произвођача путничких авиона у Европи, покушао је да преко своје ћерке-фирме Хермес регистроване у Мађарској уђе на југословенско тржиште и успостави ваздушни саобраћај. Користећи привремену дозволу издату за прелет ка Румунији, представници овог друштва слетели су хидроавионом на Дунав код Београда и покушали да од југословенске државе издејствују концесију за отварање међународних и унутрашњих линија, и то: Будимпешта – Београд – Ђурђу, Београд – Загреб, Београд – Скопље, Загреб – Беч, Загреб – Будимпешта, Загреб – Трст и Загреб – Сушак. Овај покушај спречен је енергичним протестима Аеро-клуба Краљевине СХС код краља Александра Карађорђевића и других релевантних политичких и војних фактора, али и због крајње негативне реакције штампе и шире јавности. Од тог тренутка је појачан рад на оснивању домаћег предузећа за ваздушни саобраћај.¹⁸

Током 1926. године управа Аеро-клуба се бавила калкулацијама трошкова, састављањем правила и уписом акција будућег Друштва за ваздушни саобраћај. Према тада изнетој процени, почетно улагање износило би 6.000.000 динара, и то 4.500.000 динара за шест авиона и три резервна мотора и 1.500.000 динара за „механичарски алат, превозна средства, уређење станица и ситније резервне делове и намештај“. Међутим, очекивано је и да ће у првој и другој години пословања друштво пословати са губитком од приближно 4.500.000 динара годишње, а да би тек у трећој години губитак опао на 3.200.000 динара. Овај износ би био покривен државним субвенцијама. Међутим, државним буџетом за 1926/1927. за ваздушни саобраћај је одређена субвенција од свега 2.700.000 динара. На скупу привредника одржаном у Београду 6. фебруара 1926, донета је одлука о оснивању Друштва за ваздушни саобраћај а. д. (надаље Друштво). Одлучено је и да се капитал за оснивање друштва у износу од 12.000.000 динара подели на 48.000 акција номиналне вредности од 250 динара и да се емитује у два кола од по 24.000 акција. На овом скупу донета су и прва Правила Друштва, која је 13. марта 1926. одобрио министар трговине и индустрије.¹⁹

¹⁷ АЈ, Министарство трговине и индустрије (65), 65-292-893, допис Министра војног и морнарице Министру трговине и индустрије, В. Цив. бр. 10, 15. април 1921. са прилозима; Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1932, 642–643.

¹⁸ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 17; Ѓ. Krunić, *CVKJ II*, 81–82.

¹⁹ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 19; Ѓ. Krunić, *CVKJ I*, 58–60.

Веома значајан фактор у оснивању Друштва било је регулисање његовог односа са државом. Поред чињенице да је држава морала дати одобрење за експлоатацију ваздушних линија, ваздушни саобраћај је захтевао и државне дотације, што није била особеност само југословенског ваздухопловства. Сава Микић је писао: „Висока цена авиона, његов релативно кратак век и слаба носивост према употребљеној снази чине летење врло скупим. [...] У оваквој ситуацији ваздушне компаније, поред све стварне користи које авион ствара публици, надмашујући далеко сва остала саобраћајна средства *брзином транспортовања* [курзив у оригиналу], не могу натурити публици тарифе, које одговарају стварним трошковима, јер би те тарифе биле сувише високе. Отуда дефицит, који се појављује у свим предузећима ове врсте. [...] Све државе попуњују субвенцијама дефиците приватних друштава, што овима допушта да трају и да највећу пажњу поклањају сталном усавршавању целог саобраћајног система“. Поред привредног, ваздушни саобраћај је имао и војни значај. „Данас је свима познато да се саобраћајни аероплани могу лако и брзо претворити у ратне машине. У категорији веленосача имамо данас трговачке авионе, који надмашују све данашње војне машине за бомбардовање. Осим летећег материјала саобраћајне организације располажу првокласним летећим особљем, извежбаним за далеке летове под најтежим околностима, и првокласним техничким особљем. Ма колико ваздушни саобраћај био још мало приносан, он ипак привређује, летови његовог саобраћајног апарата наплаћују се, саобраћајне аероплане набавља приватан капитал, што све није случај у војној авијацији, где се многобројни аероплани набављају и одржавају из буџета и где се многобројни летови врше без икаквог привређивања. Саобраћајна авијација, једном речју представља најрационалнији и најјевтинији начин одржавања једне савршене и моћне резерве за случај рата“.²⁰

Преговори о овом уговору трајали су током читаве 1926. године, а његово коначно потписивање 25. јануара 1927. помогла је и интервенција кнеза Павла Карађорђевића, иначе доживотног председника Управног одбора Аеро-клуба *Наша крила* од 1924. године и великог присталице јачања југословенског ваздухопловства. Државу је заступао министар војске и морнарице армијски ђенерал Стеван Хаџић, а Друштво генерални директор Јадранско-подоунавске банке Стеван Карамата, генерални директор пошта и телеграфа у пензији Драгутин Димитријевић, и адвокат Петар Вучковић, сви из Београда. Према овом уговору, Друштво је добило право да одржава авионску линију између Београда и Загреба, као и првенство у отварању нових линија унутар земље и према иностранству. На позив Министарства војске и морнарице да отвори нову унутрашњу или међународну линију Друштво је морало да одговори у року од тридесет дана. У случају да Друштво да негативан одговор или не одговори уопште, Министарство је имало право да исту линију понуди другом предузећу. За пренос поште требало је склопити засебан уговор између Друштва и Министарства пошта и телеграфа. Важење уговора између Министарства војске и Друштва орочено је на десет година, уз могућност продужења на две године у случају да га ниједна страна не откаже током три месеца пред истек важења.

Друштво је било „обавезно да начелно одржава свакодневно ваздушни саобраћај у оба правца на уговорној линији Београд – Загреб, а доцније и на осталим уговорним линијама“. Смањење обима саобраћаја из техничких или финансијских разлога могло се извршити само уз дозволу Министарства војске. Линију између Београда и Загреба требало је отворити у року од шест месеци по потписивању уговора и на њој вршити најмање 400 летова годишње укупно, тј. 200 повратних летова. Друштву је дато „искључиво право преноса путника, робе и поште на [...] линији Београд – Загреб за време важења овог уговора“, а држава се обавезала да у истом периоду неће на тој и другом накнадно додељеним линијама субвенционисати ниједно друго домаће или инострано предузеће, нити да ће било ком другом предузећу дати право да на истим линијама врши превоз путника, робе и поште. Влада Краљевине СХС признала је посебним решењем акције Друштва за ваздушни саобраћај као „хартије од вредности Државом гарантоване са правом да се на државним

²⁰ С. Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, 636–638.

касама примају по номиналној вредности као кауције или депозити“. Друштво је морало да поднесе на одобрење Министарству војске ред летења и тарифе најмање 15 дана пре ступања на снагу. Ред летења морао је бити састављен тако да одговара интересима државе и предузећа, а тарифа је смела бити највише 15% већа од цене „прве класе луксузних возова“. У цену карте је морала бити урачуната и цена превоза путника са пртљагом аутомобилом од града до аеродрома.

Држава је уговором ослободила Друштво царине на авионе, моторе, резервне делове, алат, моторна возила. Дажбине су укинуте и за гориво и мазиво „искључиво за експлоатацију уговорене или уговорних линија“. Друштво се обавезало да ће целокупно особље (летачко, административно, техничко) чинити држављани Краљевине СХС. За почетак рада друштва дозвољен је увоз највише шест авиона са резервним моторима и деловима. Одржавање ових авиона морало је да се врши у земљи, као и све даље набавке нових летелица, мотора и резервних делова. Друштво је било у обавези да авионе „снабде уређајима и опремом који гарантују сигурност и удобност“.

Посебно значајна за Друштво била је одредба уговора о државној субвенцији за сваки редовно извршен лет у оба смера. Износ субвенције у прве две године важења уговора одређен је на 26 динара по пређеном километру и био би исплаћиван тромесечно. Предвиђено је да по истеку две године Министарство војске и Друштво потпишу анекс уговора којим би се регулисао нови износ субвенције. Друштву је дато право да обави и више од предвиђене 400 летова између Београда и Загреба ако максималан број летова одобри Одељење за ваздухопловство Министарства војске. Субвенција је могла бити и умањена у случају непоштовања реда летења. Толерисано је кашњење од највише петнаест минута на полетању, осим у случајевима више силе и лошег времена. За кашњење веће од петнаест минута од износа субвенције је одузимао по 10% на сваких додатних петнаест минута кашњења, тако да би Друштво губило субвенцију за лет у случају кашњења од 150 минута или више. Ако би лет био отказан из неоправданих разлога, Друштво је плаћало казну у висини двоструког износа субвенције за појединачни лет, а у случају удеса који није узрокован вишом силом или лошим временом, Друштво је кажњавано троструким износом субвенције. Кажњавање по овом основу било је предвиђено тек после једне године од ступања уговора на снагу. Ако би лет био обављен авионом који није одговарао условима из уговора, Друштво би губило право на субвенцију за тај лет. У случају било каквих недостатака везаних за авионске инструменте, субвенција би била смањена за трећину. Уговор је могао бити раскинут ако би Друштво без оправданог разлога, деловања више силе или дозволе Министарства војске прекинуло саобраћај на уговореној линији, или ако би у току два узастопна месеца извршило мање од половине од договореног броја летова. Деловање више силе морало је да докаже Друштво или да се установи радом мешовите комисије Друштва и Министарства војске.

Министарство војске обавезало се да Друштву пружи и помоћ „у природи“ давањем на бесплатну употребу аеродрома код Београда и Загреба, а посебно хангара, канцеларија, радионица за одржавање авиона и моторних возила, аутомобилских гаража, резервоара за гориво и магацина. Трошкове њиховог одржавања сносило је Друштво, које је могло да бесплатно користи државне телефонске и телеграфске везе на аеродромима за потребе ваздушног саобраћаја, као и податке Државне метеоролошке службе и све сигнале и оријентационе знакове на аеродромима.

Друштво је било у обавези да Одељењу за ваздухопловство Министарства војске достави годишњи извештај о свом раду. На крају сваке године, а најкасније до 15. фебруара наредне, Друштво је могло да Министарству војске изнесе своје предлоге везане за наредну сезону. Поред годишњег извештаја о свом раду, Друштво је Министарству војске морало да достави и списак чланова управног одбора, као и да га обавести о изменама у његовом саставу. Предвиђено је и да Друштво доставља Министарству статистичке о податке о броју превезених путника и робе на свака три месеца, као и на крају сваке године. Надзор над радом Друштва у име Министарства војске обављао је комесар у седишту Друштва. Он је

имао право да „врши контролу над свим пословима који се односе на уговорне линије које друштво експлоатише с правом да присуствује свима седницама Управног одбора и годишњој скупштини“. Комесару није дато право да се меша у унутрашња питања Друштва, али је оно морало да му достави на увид сва документа од значаја за надзор над његовом радом, а могао је и да ставља примедбе и тражи појашњења по питањима о којима се расправљало на седницама органа Друштва. Уз комесара у седишту Друштва, Министарство војске је одређивало и по једног свог делегата на сваком ваздушном пристаништу поменутом у уговору. Делегати су представљали Министарство код испостава Друштва на аеродромима и имали су овлашћење да дају „све потребне напомене у погледу извршења уговора од стране Друштва, а ово је дужно узети их у обзир“. Имали су право и да врше преглед путничких карата. Попут комесара, ни делегати нису смели да се мешају у начин рада органа Друштва, а и једни и други су били у обавези да чувају службену тајну и плаћало их је Министарство војске. Оно је имало право да врши контролу финансија и летелица Друштва. Спорове између Друштва и Министарства војске требало је да решава „изборни суд“, тј. арбитража, а обе стране су постављале по два члана и њихове заменике.²¹

Упис акција текао је прилично споро. До фебруара 1927. године уписано их је свега 1.500. Међутим, три догађаја су у месецима после тога довела до значајног убрзавања тог процеса. Први је било отварање аеродрома Београд испод Бежанијске косе 25. марта, затим успешан лет пилота Тадије Сондермајера и навигатора Леонида Бајдака од Париза до Бомбаја и назад до Београда у петнаест етапа од 20. априла до 8. маја и први самостални прелет преко Атлантског океана који је 20. и 21. маја извео амерички авијатичар Чарлс Линдберг. До 27. маја број уписаних акција порастао је на чак 25.128, уз још 6.544 акције за које новац још није приспео. Захваљујући томе је 29. маја 1927. у Београду одржан оснивачки скуп акционара на ком су донета Правила Друштва и изабрани Управни, Извршни и Надзорни одбор. Председник Извршног одбора и генерални директор Друштва био је Тадија Сондермајер.²²

Нова Правила Друштва за ваздушни саобраћај а. д. одобрио је министар трговине и индустрије Краљевине СХС решењем бр. 3085 од 8. јуна 1927, док је 17. јуна Београдски трговински суд унео Друштво у регистар предузећа, чиме је и званично почело са радом. Према овом документу, „Друштву за ваздушни саобраћај је задатак да подигне националну саобраћајну авијацију. У том циљу друштво успоставља саобраћај аеропланима или хидропланима, стварањем ваздушних линија између појединих места наше земље, и везујући исте са великим ваздушним међународним линијама. У делокруг рада спада: пренос путника, поште и робе и предузимање летова у циљу популаризације и развита авијације“. У правила је унет и износ основне главнице и њена подела на акције, како је већ речено. Трајање друштва орочено је на педесет година од датума кад је министар трговине и индустрије одобрио Правила.

Руководећи органи друштва били су управни одбор, надзорни одбор и збор акционара. Управни одбор био је извршни орган друштва, представљао га је у односима са трећим лицима и управљао његовим радом и имовином. Сачињавао га је 21 члан изабран на три године од стране збора акционара. На годину дана је мењано по седам чланова, и то тако што су коцком одређивани они који ће се повући, а нове чланове је бирао збор акционара. У случају оставке или смрти члана управног одбора, његов заменик је остајао у одбору до завршетка трајања мандата свог претходника. У случају да се број чланова одбора смањи до тачке у којој одбор не би могао да функционише, био би сазван ванредни збор акционара који би попунио састав управног одбора. Чланови управног одбора су из својих редова бирали председника и једног потпредседника. Чланови управног одбора морали су у року од петнаест дана по избору да положе друштву кауцију од 25 акција. Кворум за заседања

²¹ АЈ, 65-338-980, Препис уговора између Министарства војске и морнарице Краљевине СХС и Друштва за ваздушни саобраћај а. д. од 25. јануара 1927; Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 61–69.

²² Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 23–25; Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 69–72.

управног одбора био је једанаест чланова, а одлуке су доношене простом већином. Дужности управног одбора биле су да:

„1. Заводи и укида ваздушне линије;

2. Стара се о набавци летећег материјала, алата, уређењу станица и свега осталог што је потребно за правилно функционисање ваздушног саобраћаја;

3. Прима и отпушта службено особље и одређује им плате, води надзор над радним особљем и стара се о уредном извршењу посла;

4. Одређује награде стручним органима: пилотима, механичарима, радницима; одобрава учињене трошкове и путовања у специјалним задацима;

5. Стара се о набавци, оправци, и ревизији авиона и мотора;

6. Стара се о осигурању авиона, мотора и све имовине друштвене, посредује осигурање путника и робе, а по претходном одобрењу надлежних власти и евентуално створеном фонду за осигурање моћи ће осигуравати деломично или у целости и поверену му своју и туђу имовину и путнике;

7. Закључује и објављује годишње рачуне;

8. Подноси збору акционара извештај о раду у минулој години;

9. Подноси на захтев друштвеног комесара друштвене књиге на преглед;

10. Извршава зборске одлуке, као и све послове који су му стављени у дужност овим Правилима, или Законом о акционарским друштвима;

11. Стара се о благовременој наплати друштву одређене државне накнаде;

12. Одређује члановима Управног и Надзорног одбора награду за присуство седницама“. Управни одбор морао је да се састане бар једном у два месеца. Међу члановима управног одбора биран је и извршни одбор сачињен од пет чланова и три заменика. Чланови управног одбора били су лично и имовински одговорни за штету коју би изазвало несавесно вршење њихове дужности. Одговорности су били ослобођени они чланови који би доставили писано противљење штетној одлуци надзорном одбору, или нису учествовали у раду управног одбора у време доношења штетне одлуке.

Надзорни одбор је био контролни орган за сав рад друштва. Чинило га је девет чланова које је збор акционара бирао на годину дана. Попут чланова управног одбора, и они су полагали кауцију приликом ступања на дужност и солидарно одговарали за своје одлуке личном имовином. Одлуке надзорног одбора биле су пуноважне ако су седници присуствовала најмање три члана и попуњавао се на ванредном збору акционара уколико би његов рад био онемогућен због премалог броја чланова.

Дужности надзорног одбора биле су:

„1. Да у свако доба кад за сходно нађе прегледа друштвене књиге, сва писмена документа и стање благајне;

2. Да испитује месечне и годишње рачуне и предлоге о подели чисте добити;

3. Да тражи обавештења о току друштвених послова;

4. Да о свем томе подноси извештај збору акционара“.

Зборови акционара могли су бити редовни и ванредни. Редовни збор је морао бити одржан сваке године до краја априла. Ванредни збор могао је бити сазван по одлуци управног или надзорног одбора, или на захтев акционара који депонују 10% емитованих акција уз образложење захтева за сазивање ванредног збора. Сваки акционар имао је право да збору присуствује лично или да одреди заступника међу другим акционарима. Заступници малолетника и правних лица нису морали бити из редова акционара. Сваки акционар који је желео да учествује у раду збора морао је да депонује своје акције код друштва најкасније три дана пред одржавање збора, о чему је добијао потврду и улазницу за збор. На основу депонованих акција састављан је списак присутних акционара и одређиван број гласова. Три акције су доносиле један глас, с тим што нико није могао имати више од десет гласова. Да би одлуке збора биле пуноважне, морало је да му присуствује најмање двадесет акционара који би депоновали најмање једну четвртину емитованих и уплаћених акција. Ако ови услови не би били испуњени, наредног дана би био сазван нови збор са истим дневним редом, а његове

одлуке би биле пуноважне без обзира на број присутних акционара и депонованих акција. Збором је председавао председник управног одбора, или, ако би он био спречен, потпредседник или неки од чланова.

Збор акционара је решавао следећа питања:

1. Годишњи извештај о раду друштва;
2. Полагање рачуна Управног одбора и његови предлози о подели добити;
3. Извештај надзорног одбора;
4. Давање разрешнице управном и надзорном одбору;
5. Избор управног и надзорног одбора, или избор чланова чија су места упражњена у истима;
6. Измена правила и предлози;
7. Повишење и смањивање друштвене главнице;
8. Спајање са другим друштвима;
9. Престанак или продужење трајања друштва; избор ликвидатора и промена друштвене сврхе“.

Збор акционара доносио је одлуке већином гласова, осим по питањима измене правила и промена висине друштвене главнице, тј. уписаног капитала (заступљена најмање трећина уписаних акција, потребна двотрећинска већина), као и спајању са другим друштвима или о престанку, односно продужењу рада Друштва (заступљене најмање две трећине акција, потребна трочетвртинска већина). Гласање је у начелу било јавно, али је на захтев најмање десет акционара или председавајућег могло бити тајно.

Управни одбор био је дужан да редовном годишњем збору акционара поднесе извештај о раду и биланс стања са завршним рачуном за претходну годину. Чиста добит је одређивана по одузимању трошкова од активе Друштва, а 10% чисте добити је улагано у резервни фонд, чија су средства коришћена за покриће губитака. Остатак чисте добити био је на располагању збора акционара, који је одређивао и дивиденду. Надзор над спровођењем Правила Друштва обављао је министар трговине и индустрије, који их је и одобравао. Чланови управног одбора нису смели да врше позајмице Друштву ни у једном виду.²³

До почетка саобраћаја, Друштво је из Француске наручило четири авиона типа Потез 29 са пет резервних мотора и у службу од 15. марта до 1. новембра 1927. примило административно особље (секретар, дактилографкиња, књиговођа, разносач поште, чиновник билетарнице, генерални директор и благајник). Стручно особље, које су чинили три пилота (Владимир Стрижевски, Виктор Никитин и Михаило Јарошенко), три авиомеханичара и два управника аеродрома (београдског и загребачког), званично је ступило на дужност 15. фебруара 1928. За потребе превоза путника од Београда до аеродрома набављена су два мала аутобуса, од којих је један превозио путнике од центра Београда до савског пристаништа, а други од земунског пристаништа до аеродрома. Од Београда до Земуна се, у недостатку друмског моста, путовало бродом. Друштво је у јануару 1928. закључило уговор о преносу поште авионом са Министарством пошта и телеграфа, којим су одређени услови и тарифе за пренос писама и других пошиљки. Друштво је одредило и своје тарифе за превоз путника и пртљага. Цена карте на релацији Београд – Загреб износила је 600 динара у једном правцу, а повратна карта, која је важила три дана, коштала је 1.100 динара. У исто време, цена карте у првој класи брзог воза на истој релацији у једном правцу износила је 495 динара. Путници су имали право да са собом понесу петнаест килограма пртљага без доплате. Током прве половине фебруара, Друштво је примило прва два своја авиона типа Потез 29 из Француске. Интересантно је поменути да је пријем авиона у ово време подразумевао и његово „крштење“, попут брода. Првом авиону Аеропута, регистрације X-SEBC, име *Београд* је у Паризу 30. јануара 1928. дала супруга југословенског посланика у Француској Мирослава Спалајковића, док је обред освећења обавио руски православни свештеник.²⁴

²³ АЈ, 65-1230-2214, Правила Друштва за ваздушни саобраћај, 1927; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 23; Ѓ. Кrunić, *CVKJ*, 72–74.

²⁴ Ѓ. Кrunić, *CVKJ*, 74–81.

На дан 15. фебруара 1928. године обављен је први редован лет авиона Друштва за ваздушни саобраћај на релацији Београд – Загреб, чиме је покренут југословенски ваздушни саобраћај. Први путници била су три новинара, један фотограф и један филмски сниматељ, док је са пилотом Владимиром Стрижевским у пилотској кабини био генерални директор Тадија Сондермајер. На повратном лету је пет загребачких новинара допутовало за Београд. До краја летачке сезоне 1928, Друштво је увећало флоту на четири авиона и превезло 1.322 путника на својој јединој линији. Током те године, приходи Друштва су износили 940.711,39 динара, а примљена је државна субвенција за пређених 145.000 километара у износу од 3.644.568,90 динара (скоро четири пута више од директних прихода), што показује колико је ваздушни саобраћај зависио од државне помоћи.²⁵

Како су субвенције и у 1929. години остале скромне, покривајући само 190.000 километара, Друштво је отворило само једну нову унутрашњу линију, Београд – Скопље. Искорак је учињен на међународном плану, продужавањем линије Београд – Загреб до Граца и Беча. На овој линији је успостављена „пулска“ сарадња са аустријским Аустрофлугом и француским предузећем ЦИДНА. „Пул“ је подразумевао поделу профита и квоте за број летова које би на тој релацији обавио сваки превозилац. Набављена су још два авиона типа Потез 29, чиме је испуњена квота од шест летелица које је Друштво смело да обезбеди из иностранства. Укупно је током летачке сезоне превезено 1.787 путника, и то: 1559 мушкараца и 228 жена, односно 992 представника слободних професија, 633 државна службеника и 162 друге особе. Путовало је 611 путника из Загреба, 456 из Београда, 194 из Скопља, 414 грађана Југославије из других места и 112 странаца. Ипак, приходи Друштва били су нижи него претходне године, 831.270,14 динара, док је државна дотација износила 4.937.134,60 динара.²⁶

Година 1930. донела је велико проширење пословања Друштва. Анекс којим је измењен и допуњен уговор између Друштва за ваздушни саобраћај и Одељења за цивилно ваздухопловство потписан је 31. марта те године како би се проширење мреже линија и озваничило. Овај анекс обухватао је доделу права Друштву да експлоатише линије Београд – Загреб – Грац – Беч, Београд – Скопље, Београд – Сарајево – Подгорица, Загреб – Сушак и Скопље – Битољ. Измењене су и одредбе које су се односиле на набавку нових летелица, па је тако Друштво добило право да купује авионе и моторе у иностранству по одобрењу Команде Ваздухопловства војске уколико то није било могуће код југословенских произвођача. Износ субвенције остао је 26 динара по километру у наредне три године, а на међународним летовима је тај износ повећаван за 50% по километру пређеном ван југословенског ваздушног простора. Исто повећање важило је и за употребу вишемоторних авиона са укупном снагом мотора већом од 450 коњских снага. Одређени су и максимални бројеви субвенционисаних летова на свим релацијама, и то: 133 на линији Београд – Загреб – Грац – Беч, 400 на линији Београд – Скопље, по 90 на линијама Београд – Сарајево – Подгорица и Скопље – Битољ и 300 на линији Загреб – Сушак. Уведен је и систем расподеле добити који је требало да важи док Друштво прима државне субвенције. Између 7% и 10% добити је одлазило акционарима као дивиденде, а од остатка, две трећине је требало искористити за „усавршавање друштвеног ваздушног саобраћаја и набавку новог материјала“, а трећином је слободно располагала скупштина акционара. Друштву је одобрено да обустави или смањи обима саобраћаја на оним линијама на којима би у летњем периоду (од 1. априла до 1. октобра) искоришћеност капацитета била нижа од 50%, а у зимском (од 1. октобра до 1. априла) нижа од 30%. У том случају, неискоришћени капацитети су се могли преусмерити на уносније линије, с тим да Друштво без одобрења није смело да врши већи број летова на тим линијама од предвиђеног. Одредба о бесплатном

²⁵ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду од 29. маја 1927. до 31. децембра 1928, 1929; Ѓ. Крунић, *СВКЈ*, 82–89.

²⁶ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду од 1. јануара 1928. до 31. децембра 1929, 1930; Ѓ. Крунић, *СВКЈ*, 92–99.

коришћењу аеродрома проширена је и на скопски. Ипак, уместо линије Београд – Скопље – Битољ, уведена је линија Београд – Скопље – Солун, чиме је спроведена у дело идеја да се преко Југославије споје Средња Европа и басен Егејског мора. Наредне, 1931. године, Друштво је мрежу линија проширило и на Сплит, уједно набавивши свој седми авион. Радило се о тромоторном Фарману Ф.306, такође француске производње, погодном за употребу над планинским тереном. Број превезених путника се увећао на 2.109 током 1930, али је опао на 1.807 у 1931. години упркос проширењу мреже линија. На ово умањење утицало је више чинилаца. Ефекти Велике депресије, светске економске кризе која је у свету почела 1929. осетили су се и у Југославији са закашњењем од две године, тако да је опао број туриста, а велики утисак на јавност оставили су и удеси авиона друштва ЦИДНА током те године, смањивши поверење у сигурност ваздушног саобраћаја.²⁷

Контрола спроведена 1931. године доноси нам и податке о структури Друштва за ваздушни саобраћај. Административне органе, смештене у Бријановој улици бр. 3 у Београду (данашња Улица Драгослава Јовановића), чинили су Генерална дирекција, Књиговодство и Трговачко одељење, у чијем оквиру је била и билетарница. На три аеродромска центра били су распоређени механичари, возачи и помоћно особље, док су сви пилоти били стационирани у Београду. Поред структуре Друштва, тада састављени списак запослених садржи информације и о примањима запослених. Тако је месечна зарада генералног директора Тадије Сондермајера износила 12.000 динара, док су плате осталог особља у администрацији биле у распону од 1.000 динара за послужитеље до 5.000 динара, колико је примао шеф књиговодства. Шеф пилота Владимир Стрижевски зарађивао је 6.220 динара месечно, остали пилоти (В. Никитин и М. Јарошенко) 5.100 динара, а пилот-приправник Драгиша Станисављевић 3.000 динара. Пилоти су примали и летачки додатак, и то: Стрижевски 56.644 динара, Никитин 53.291,20 динара и Јарошенко 53.799,30 динара за годину дана. Административно особље Плате авиомеханичара су износиле по 3.000, односно 4.000 динара у зависности од категорије. И њима је исплаћиван летачки додатак, мада нижи од пилотског. Најнижа примања имали су ученици (вероватно на школовању за авиомеханичаре), свега 400 динара месечно.²⁸

Табела 1: особље Друштва за ваздушни саобраћај 1931. године²⁹

		Чиновника	Пилота	Приправника	Механичара	Шофера	Помоћника	Радника	Ученика	Послужитеља	Свега
Београд	Дирекција	8	-	-	-	-	-	-	-	3	11
	Аеродром	4	3	1	10	1	1	6	2	-	28
Загреб		2	-	-	2	2	-	4	-	-	10
Скопље		1	-	-	2	-	-	4	-	-	7
Укупно		15	3	1	14	3	1	14	2	3	56

Година 1931. донела је појачану контролу државе над пословањем Друштва за ваздушни саобраћај. После молбе Друштва Министарству финансија Краљевине Југославије

²⁷ АЈ, 65-338-980, Препис Анекса уз Уговор између Друштва за ваздушни саобраћај и Одељења за цивилно ваздухопловство Министарства војске и морнарице, 31. март 1930; АЈ, Централни пресбирио Председништва Министарског савета Краљевине Југославије (38), 38-361-511, „Рад Друштва за ваздушни саобраћај“, *Трговински гласник*, 2. март 1930; АЈ, 65-1230-2214, извештаји о раду Друштва за ваздушни саобраћај за 1930. и 1931. годину; Ћ. Krunić, *CVKJ*, 99–113.

²⁸ АЈ, 65-1230-2214, Списак особља Друштва за ваздушни саобраћај *Аеронута* а. д, 1931.

²⁹ Преузето из: АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1931. години, 1932.

о додели додатне новчане помоћи од 2.800.000 динара, контролу пословања Друштва извршила су министарства војске и морнарице и трговине и индустрије како би установила начин трошења примљених субвенција. Једна од последица ове контроле било је и увођење места „сталног изасланика Министарства трговине и индустрије и експерта при комесару Министарства војске и морнарице код Друштва за ваздушни саобраћај“. Његов задатак је био да најмање једном месечно проверава рад и рачуне Друштва. На збору акционара одржаном 27. марта 1932, поред извештаја о раду у 1931. години, усвојене су измене и допуне Правила Друштва. Озваничен је скраћени назив Друштва за ваздушни саобраћај Аеропут, неформално коришћен још од 1930. године. Трајање друштва је постало неограничено, Управни одбор је смањен са 21 члана на једанаест, а Надзорни одбор са девет на пет, чиме је поједностављено управљање Друштвом. Како за субвенционисање Аеропута нису обезбеђена значајнија средства, саобраћај је током летачке сезоне 1932. године сведен само на линије Београд – Загреб – Грац – Беч и Београд – Скопље – Солун, на којима је превезено свега хиљаду путника, док новонабављени авион типа Ф.306 није ни коришћен. Аеропут је стога прибегаво ангажовању своје флоте у друге сврхе. У сарадњи са Министарством шума и руда, током друге половине јуна и читавог јула 1932. вршено је запрашивање шума на Романији, где су се појавиле гусенице лептира „дувне“, које су, како наводи Сава Микић, за десет година уништиле 600.000 хектара шуме у Чехословачкој. За потребе ове акције изграђен је привремени аеродром на Гласиначком пољу, а Аеропут је издвојио два авиона типа Потез 29 у које су уграђени резервоари и распршивачи за хемикалије и један лаки авион за контролне летове са потребним особљем. Ваздухопловним делом акције руководио је лично Тадија Сондермајер. Запрашивање је обављено без икаквих потешкоћа, при чему треба имати у виду да је ово био можда први подухват запрашивања шума на планинском терену у историји ваздухопловства. Уз ово, Аеропут је почео да користи своје лаке авионе и за аеротакси услуге и панорамске летове. На петнаест аеротакси летова током 1932. године превезено је свега седамнаест путника. Упркос скромним пословним резултатима, Аеропут је 1932. ојачао своју техничку службу тако што је откупио радионицу ЦИДНЕ на београдском аеродрому, тако да је сада могао да врши скоро самостално одржавање своје флоте. Изузетак су били авионски мотори, који су слани на одржавање у фабрику *Јасеница* у Смедеревској Паланци.³⁰

Година 1933. означила је почетак опоравка југословенског ваздушног саобраћаја од кризе. Обновљен је саобраћај са Сушаком и отворен аеродром код Љубљане, а број путника је забележио раст на 1.512. Дирекција Аеропута премештена је у Дом аеро-клуба у Београду и започета обнова флоте куповином британских авиона Спартан Крузер уз лиценцу за производњу у земљи. Са друге стране, обновљени уговор са државом донео је њену појачану контролу над радом Аеропута. Наметнута му је обавеза бесплатног превоза до 30 килограма поште на уговореним линијама, укинута је увећање субвенције од додатних 50% износа по пређеном километру ван југословенских граница, забрањено је бављење било каквим послом невезаним за ваздухопловство без дозволе Министарства војске и морнарице, увећан број категорија особа са привилегованим ценама карата и проширена је контрола рачуноводства са уговорених линија на целокупно пословање. Још један ударац претрпљен је губитком Фармана Ф.306 код Љубљане 12. септембра те године.³¹

Пред југословенским законодавним телима су у овом периоду вођене расправе о томе колика је државна потпора потребна цивилном ваздухопловству. Тако је др Стане Рапе, секретар Обласног одбора Аеро-клуба *Наша крила* у Љубљани и управник тамошњег аеродрома као народни посланик током дискусије о буџету за 1934/1935. годину изнео податак да југословенски ваздушни саобраћај остварује десетоструко слабије резултате од

³⁰ АЈ, 65-1230-2214, Измене и допуне Друштвених правила, усвојене на четвртогодишњем Збору акционара, 27. март 1932; АЈ, 65-1230-2214, АЈ, 65-1230-2214, *Аеропут*, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1932. години, 1933; С. Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, 689–693; Ћ. Крунић, *СВКЈ I*, 113–129.

³¹ АЈ, 65-1230-2214, Препис уговора В. О. бр. 4122 од 21. јануара 1927. са изменама и допунама од 31. марта 1930. и 22. априла 1933. године (пречишћен текст); Ћ. Крунић, *СВКЈ I*, 128–135.

аустријског по питању превоза путника, робе и поште. Аустријска мрежа ваздушног саобраћаја обухватала је линије укупне дужине 3.773 километра, а југословенска – свега 1.599 километара. Италијанске авиокомпаније су у исто време располагале са 104 пилота и 84 модерна авиона, док је Аеропут имао свега три пилота и седам авиона. Рапе је у исто време указао и на опасност да међународни саобраћај преко Југославије може пасти у руке странаца, који су ионако летели на главним линијама од Југославије ка иностранству, као и хитну потребу за обновом ваздушне везе између Црне Горе и приморских крајева Југославије са остатком земље. Навео је и да „[...] док најмање фаворизоване цивилне авијације добијају бар 10% од целокупног ваздухопловног буџета, наша цивилна авијација добија свега 3,5%“. Слични ставови су се чули и у Сенату, где је сенатор др Ђуро Котур рекао да је „помоћ нашој авијацији испод онога минимума који допушта сама егзистенција једног предузећа“. Армијски генерал Драгомир Стојановић, министар војни, био је сагласан да су за цивилно ваздухопловство потребна већа средства, али је и закључио да економске и финансијске прилике у земљи, као и потребе војске не дозвољавају издвајање веће државне помоћи за цивилно ваздухопловство.³²

Аеропут је у наредном периоду наставио да повећава обим свог пословања. Током летачке сезоне 1934. Аеропут је увео само једну нову линију, Љубљана – Целовец, али је број путника увећан на око 3.500, од чега је више од половине превезено на туристичким линијама из Загреба и Љубљане за Сушак. Превезена су и 274 килограма поште и скоро 7.300 килограма плаћеног пртљага и робе. У сезони 1935. Аеропут је на располагању имао укупно осам авиона (пет Потеза и три Спартана), обновљен је саобраћај са Сарајевом, а уведена су и слетања у Нишу и Битољу на линији за Београд – Скопље – Солун. Број путника наставио је да расте на скоро 4.300, а превезено је и 5,4 тоне плаћеног пртљага, две тоне поште и 10,5 тона робе. Највеће искоришћење бележила је линија за Сарајево (92% понуђеног капацитета). Унутрашња организација Аеропута није мењана, али је број запослених растао. У доњој табели представљен је њихов распоред у Дирекцији и по аеродромима, рачунајући сезонско особље и запослене на одређено време.³³

Табела 2: укупно бројно стање запослених у Аеропуту од 1928. до 1935.³⁴

Година	1928		1929		1930		1931		1932		1933		1934		1935	
	лето	зима	лето	зима	лето	зима	лето	зима	лето	зима	лето	зима	лето	зима	лето	зима
Дирекција	8	8	8	9	11	10	10	11	13	13	14	14	14	14	13	14
Београд	14	12	15	16	22	26	27	29	30	32	39	36	42	44	45	47
Загреб	7	1	8	2	10	2	10	4	8	4	8	5	10	5	8	5
Скопље	-	-	7	1	8	2	7	5	7	3	5	3	4	2	5	3
Сарајево	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-
Сушак	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	6	-	7	6
Љубљана	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	5	-	3	3
Укупно	29	21	38	28	51	40	56	49	58	52	70	58	81	65	85	78

Ипак, стари проблеми су остали нерешени. Скромне субвенције и метеоролошке прилике ограничавале су трајање летачке сезоне на летње месеце, а бележен је и низак степен искоришћености понуђених капацитета уз високе трошкове одржавања летећег парка. Свега четвртина укупних трошкова Аеропута покривана је од сопствених прихода. Дешавало се и да током сезоне држава смањи субвенцију, па је тако 1935. уместо предвиђених 7.295.835 динара

³² Ђ. Крунић, *CVKJI*, 135–138.

³³ АЈ, 38-362-512, *Аеропут*, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1935. години, 1936; Ђ. Крунић, *CVKJI*, 138–145.

³⁴ Преузето из: АЈ, 38-362-512, *Аеропут*, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1935. години, 1936.

Аеропуту требало да буде исплаћено милион динара мање. Овакав развој ситуације спречен је интервенцијом управе друштва код Министарског савета.³⁵

У припремама за летачку сезону 1936, оптимистична очекивања управе Аеропута везана за раст субвенција који би омогућио активније учешће у међународном саобраћају кроз „пулску“ сарадњу са авиокомпанијама из земаља Мале и Балканске Антанте остала су изневерена. Субвенција је остала приближно на нивоу из 1930. године (6.295.840 динара), што је натерало управу да редукује планове и током ове сезоне лети само на линијама Београд – Борово – Загреб – Сушак – Љубљана и Београд – Ниш – Скопље – Битољ – Солун. Накнадно повећање субвенције за 2.000.000 динара омогућило је отварање линије Београд – Сарајево – Загреб, али се за Грац и Беч није летело. Чак и у тим условима, и уз губитак једног авиона у удесу код Љубљане, превезена су 4.262 путника, од чега 2.825 путника по пуној цени карте, 1.105 са попустом и 332 бесплатно, као и 4,8 тона плаћеног пртљага, 6,6 тона робе и 5,1 тона поште.³⁶

Руководство Аеропута почело је 1936. са озбиљним припремама за додатно повећање обима саобраћаја, посебно на међународном плану, као и за велику модернизацију флоте рачунајући на нови уговор са државом, будући да је постојећем важење истицало почетком 1937. године. Очекивало се да ће у том циљу држава доделити веће субвенције, што су подржава и министарства финансија и војске, свесна потребе за унапређењем југословенског ваздушног саобраћаја. Иако је нови уговор благовремено припремљен, ипак је важење старог продужено за две године због потребе да се додатно регулишу финансијске одредбе. Ипак, пословање је и у сезони 1937. наставило да се развија позитивно. Обновљена је линија Загреб – Беч, Дубровник је током августа и септембра са Београдом повезан директном линијом названом *Јадранска стрела* која није субвенционисана, а приспела су и укупно четири модерна путничка авиона, по две америчке Локид Електре и француска Кодрон Геланда. Њиховим увођењем у употребу просечна брзина лета повећана је за 28%, а укупна потрошња горива смањена за 8%.³⁷

Летачка сезона 1938. означила је велики заокрет у начину пословања Аеропута. Управа друштва закључила је да је дошао крај провизорном пословању и приступила извршењу и значајно проширила мрежу међународних линија ка Румунији, Италији, Албанији, Бугарској и Чехословачкој уз традиционалне линије ка Аустрији и Грчкој. Превезено је 7.660 путника и скоро 260 тона робе, поште и плаћеног пртљага. Ипак, искоришћено је свега 42,7% понуђених капацитета, чему је допринело повећавање флоте за још две Електре. У служби се у том тренутку налазило свега пет саобраћајних пилота који су летели на девет авиона (четири Електре, два Геланда, два Крузера и једном Драгон Рапиду).³⁸

Нови уговор између државе и Аеропута склопљен је 25. фебруара 1939. на десет година. Њиме је Аеропут добио обавезу да врши редован саобраћај за превоз путника, пртљага, робе и поште на линијама одређеним планом за наредну годину. План је доношен у договору са Министарством војске и морнарице. Држава се обавезала да неће ни ма који начин помагати ниједно друго домаће или страно друштво за ваздушни саобраћај, као и да ће Аеропут имати искључиво право да врши унутрашњи саобраћај док је уговор на снази, осим у случају деловања више силе, када је Министарство војске имало право да додели линије другом друштву под истим условима који су важили за Аеропут. Уместо да план и програм линија чекају усвајање државног буџета за следећу годину, сада је било предвиђено да буду одређени до краја текуће године, а да се ваздухопловна пристаништа предвиђена за коришћење у наредној сезони одреде до 31. октобра. Попуна и обнављање флоте би се вршили у договору са Министарством војске. Набавка летелица и резервних делова, као и

³⁵ АЈ, 38-362-512, *Аеропут*, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1935. години, 1936; Ћ. Крунић, *СВКЈ*, 143.

³⁶ Ћ. Крунић, *СВКЈ*, 146–151.

³⁷ Ћ. Крунић, *СВКЈ*, 146, 151–157.

³⁸ АЈ, 65-1230-2214, *Аеропут*, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1938. години, 1939; Ћ. Крунић, *СВКЈ*, 157–162.

њихово одржавање, били би вршени у земљи, осим ако домаћа индустрија није вила у стању да врши те послове или је њихова цена била најмање 25% виша у односу на цену у иностранству. Сва опрема потребна за функционисање друштва могла се увести без царине уколико такав материјал није произвођен у Југославији. Аеропут је одређен за искључивог снабдевача горивом и мазивом домаћих и страних цивилних ваздухоплова, а дато му је и право да буде заступник страних авиокомпанија у Југославији.

Уговором је на прецизнији начин регулисано субвенционисање Аеропута. Сваки правилно извршен лет или етапа лета дотирали су према итинереру чију дужину је одређивао Војногеографски институт. Висина субвенције за 1939/1940. буџетску годину је одређена на 30 динара по километру, после чега би у наредне четири године била смањивана за по динар. За исту годину је предвиђена глобална субвенција од 18.000.000 динара која би сваке наредне године расла за три милиона динара до буџетске 1943/1944. године, када би достигла 30.000.000 динара. До 1. новембра 1943. је требало одредити висину субвенције за наредних пет година. Предвиђене су и казне за непоштовање реда летења, и то по 200 динара за сваких петнаест минута неоправданог кашњења до максималне 2.000 динара. Неоправдано отказивање лета на одређеној етапи кажњавано је са 5.000 динара. Држава се са своје стране обавезала да пружи Аеропуту помоћ стављањем на располагање без накнаде ваздухопловних пристаништа са потребним објектима, као и бесплатном употребом војне метеоролошке и службе везе. Министарство војске и морнарице и даље је вршило контролу извршења уговора, док је над финансијским пословањем Аеропута надзор вршило Министарство финансија. Аеропут је био у обавези да се придржава југословенских прописа, као и да припрема посаде за летење на новим линијама обављањем пробних летова пре отварања редовног саобраћаја. Чланови Управног и Надзорног одбора, као и све особље морали су бити југословенски држављани по рођењу осим лица затечених на служби у време склапања уговора. У служби или на функцијама у друштву нису смеле да буду особе које су се противиле важећем државном уређењу. Нови службеници су могли бити примљени само из реда резервних ваздухопловних старешина осим у изузетним случајевима. Одређене су и категорије особа са правом на повлашћене карте са попустом од 50% на линијама које је Аеропут самостално експлоатисао: а) сенатори и народни посланици, б) активни државни и самоуправни службеници, в) резервни официри, државни пензионери и студенти високих школа и г) чланови породица особа наведених под б) и в), ако су имали легитимације за повлашћену вожњу железницом. Сви чланови управних органа и запослени Аеропута имали су право на бесплатну вожњу.³⁹

Нови уговор омогућио је Аеропуту стабилније финансирање, а тиме и могућност дугорочнијег планирања пословања. Крајем јуна 1939, Саобраћајни, Технички и Трговачко-административни одсеци уздигнути су у ранг дирекција, а њихови дотадашњи шефови постали су директори. Увођењем у употребу још три Електре (сада их је било седам) постигнута је стандардизација флоте, док су остали авиони повучени у резерву и коришћени су по потреби. Ипак, све сложенија ситуација у Европи у месецима пред избијање Другог светског рата приморала је Аеропут да смањи међународни саобраћај и појача рад на домаћим линијама. Упркос овим околностима, према подацима из годишњег извештаја о раду, превезено је 13.028 путника (6.496 по пуној цени карте, 5.598 са повлашћеним картама и 934 бесплатно), чак 60% више него претходне године, као и 185 тона робе, плаћеног пртљага, поште и новина. Иако нешто веће него претходне године, искоришћење капацитета износило је свега 52%. Управа компаније била је свесна да је потребно додатно појачавање међународног саобраћаја како би се повећала рентабилност рада Аеропута, као и да на низак степен искоришћења утиче чињеница да се неке линије одржавају из политичких разлога. Тако је најнижа попуњеност бележена на летовима између Загреба и Љубљане (22,5%), као и на релацији Београд – Софија (23%). Највеће искоришћење постигано је на домаћим линијама, и то Београд – Сарајево – Дубровник (76,2%) и Београд – Подгорица (72%),

³⁹ Č. Krunić, *CVKJI*, 162–168.

односно тамо где је путовање авионом представљало најбржи и најудобнији, а у случају Црне Горе и практично једини вид саобраћаја.⁴⁰

У марту 1940. донета је одлука о формирању Комитета Управног одбора као ужег управног органа са задатком да убрза процес одлучивања и предузима потребне мере у хитним случајевима. Комитет су линили генерални директор, председници Управног и Надзорног одбора и два делегирана члана Управног одбора. Ово је уједно била најуспешнија сезона у историји Аеропута. Упркос губитку дела тржишта (Беч, Праг, Тирана) због ратних збивања у Европи, као и удесима у којима су изгубљене две летелице са посадама, његовим авионима је превезено 15.007 путника и око 230 тона терета. Овај резултат је постигнут захваљујући појачавању унутрашњег саобраћаја и линија према суседним земљама које у том тренутку још увек нису ушле у Други светски рат. Ипак, без обзира на све боље пословне резултате, Аеропут је за све време свог пословања остао веома везан за државну помоћ, што се види из доње табеле.⁴¹

Табела 3: финансијски резултати рада Аеропута 1928–1940.⁴²

Година	Износ субвенције у динарима	Приход од пословања у динарима	Удео пословних у укупним приходима
1928	3.644.568,90	940.711,89	28,81%
1929	4.937.134,60	831.270,14	16,84%
1930	6.646.644	1.559.798,42	23,47%
1931	7.531.631,88	1.364.640,80	18,12%
1932	6.276.573,36	1.601.156,15	25,52%
1933	6.323.229,50	1.288.002,76	20,37%
1934	6.338.547,80	1.850.895,80	29,2%
1935	7.299.271	1.933.822,64	26,49%
1936	8.295.840	1.564.328	18,86%
1937	13.565.710	3.747.679,29	27,63%
1938	16.000.000	4.779.431,73	29,87%
1939	18.000.000	7.333.158,60	40,74%
1940	21.000.000	7.896.118,12	37,60%

Графикон 1: резултати рада Аеропута у превозу путника 1928–1940.⁴³



⁴⁰ АЈ, 65-1230-2214, *Аеропут*, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1939. години, 1940; Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 168–186.

⁴¹ АЈ, 65-1230-2214, *Аеропут*, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1940. години, 1941; Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 187–194.

⁴² Подаци преузети из: АЈ, 65-1230-2214, *Аеропут*, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1940. години, 1941.

⁴³ Подаци преузети из: Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 203.

Као пример како је у још једној балканској земљи у међуратном периоду функционисала национална авиокомпанија узмемо Грчку. Више авиокомпанија из западноевропских земаља користило је Грчку као тачку за међуслетања на дужим рутама. Међу њима је била британска линија ваздушне поште између матице и Индије, затим холандска линија према Индонезији, као и италијанске линије од Бриндизија за Истанбул и Родос преко Атине. Иако је основано још 1925. године, грчко друштво *Икарос* није почело са одржавањем саобраћаја. Њега је 1930. је за милион драхми од приватног власника откупила држава, променила му назив у Грчко друштво за ваздушни саобраћај (ЕЕЕС) и доделила му концесију за одржавање унутрашњег и међународног саобраћаја на шеснаест година. У међународном саобраћају је било предвиђено остваривање „пулске“ сарадње са авиопревозиоцима из Југославије, Румуније и Италије. Капитал од 28.500.000 драхми подељен је у 19.000 деоница, од којих је свака имала номиналну вредност од 1.500 драхми. У јануару 1931. управа ЕЕЕС одлучила је да набави четири немачка тромоторна путничка авиона типа Јункерс Г.24, што је омогућио трговински споразум између Грчке и Немачке. Саобраћај на релацији Атина – Солун отворен је 1. јуна те године, а у новембру је отворена и друга линија, Атина – Агринион – Јањина. Треба поменути да су услед уписа немачког капитала у ЕЕЕС четири од осам пилота у време почетка рада компаније били немачки држављани који су касније замењени Грцима. И ЕЕЕС је субвенционисала држава, и то са 42 драхме по пређеном километру, а већ у првој години пословања превезено је 3.058 путника, 21,5 тона пртљага, девет тона робе и 4,38 тона поште. Већ у наредној години, број путника порастао је на 7.892, количина превезеног пртљага на 79,5 тона, робе на 98 тона, а поште на 6,6 тона. Највећа разлика између југословенског и грчког ваздушног саобраћаја, поред присуства страних држављана (иако су били Руси по националности, прва три пилота Друштва за ваздушни саобраћај били су југословенски грађани), лежи у томе да се ваздушни саобраћај у Грчкој одвијао преко целе године, што је допринело и бољим пословним резултатима упркос мањој мрежи линија. Године 1934. линија Атина – Солун продужена је до Дrame, а тек 1939. уведена је и линија између Атине и Крита. Током 1935. ЕЕЕС је превезао 9.075 путника, што је био најбољи резултат за читаво време постојања компаније. Модернизација флоте спроведена је набавком три немачка авиона типа Ју 52/3м 1938. године, уз задржавање четири стара Г.24. ЕЕЕС је због избијања рата између Италије и Грчке обуставио саобраћај у јесен 1940, а авионе је преузела држава. После немачке окупације Грчке у пролеће 1941, Луфтханза је успела да откупи 51% деоница и планирала је да обнови унутрашњи саобраћај, али није остварила ову намеру. ЕЕЕС је током рата потпуно прекинуо рад и после 1945. није обновљен.⁴⁴

Приближавање ратне опасности Краљевини Југославији битно је утицало на Аеропут. Већ у јесен 1939. године, капацитети Аеропута су коришћени за обуку припадника Ваздухопловства војске у летењу по инструментима. Током 1939. и 1940. године је укинут део међународних линија. Према Ч. Крунићу, „већи број особља Аеропута позиван је у марту 1941. године на војну вежбу“, а поједини „политички неподобни“ службеници из Генералне и Техничке дирекције су отпуштени и замењени другим. Није објашњено шта је отпуштене чинило неподобнима. Управни органи су и даље радили, доносећи планове пословања и набавки за 1941. годину, највише се бавећи обезбеђивањем резервних делова, горива и мазива за постојећу флоту, као и могућношћу набавке додатних летелица. Редовни збор акционара заказан је за 6. април 1941, али је затим одложен за јун. Авиони и људство су у марту 1941. и званично уведени у састав Ваздухопловне транспортне групе Ваздухопловства војске под командом Тадије Сондермајера, али је њихово пребацивање на ратни аеродром у Дивцима код Ваљева започело тек у раним јутарњим сатима 6. априла, непосредно пред немачки напад. Један од авиона типа Локид Електра је искоришћен за пребацивање дела државне делегације која је отпутовала у Москву на потписивање уговора о пријатељству између Југославије и Совјетског Савеза (други део делегације је путовао Електром

⁴⁴ Graham M. Simmons, *Olympic Airways: A History*, Barnsley 2019, 15–36.

Министарског савета). Уз изузетак тог и још једног авиона који је преко Никшића стигао до Грчке, остатак летачког парка Аеропута је под различитим околностима уништен током Априлског рата. Авиони Аеропута који су успели да стигну на Средњи исток су касније предати британском Краљевском ваздухопловству, заједно са летелицама Ваздухопловства војске.⁴⁵

После Априлског рата и окупације Краљевине Југославије, једину преосталу имовину Аеропута чинили су „намештај у пословним просторијама дирекције у Кнез-Михаиловој бр. 32 и билетарници [...], хартије од вредности и нешто готовине“, мада је управна зграда остала неоштећена у бомбардовању. Неколико службеника је долазило на посао до 25. априла, када су Немци запечатали просторије и одузели им кључеве. Рад је настављен 22. маја 1941, када је генерални опуномоћеник за привреду у Србији Франц Нојхаузен поставио извесног Леополда Вагнера за комесара Аеропута. Задржано је укупно седам службеника предузећа, док је осталима усмено и новинским огласом саопштено да им служба престаје 18. августа те године. У новембру 1942. немачке окупационе власти обавестиле су Аеропут да је донета одлука о његовој ликвидацији. Иако је ова одлука касније поновљена, управа Аеропута заузела је чврст став да је једини орган овлашћен за доношење такве одлуке збор акционара у складу са Законом о акционарским друштвима. У више наврата је покушана организација збора што је изведено тек 24. августа 1943. упркос недовољном броју депонованих акција. Поред усвајања извештаја о раду за 1940. годину, усвојен је и извештај Управног и Надзорног одбора о раду Аеропута за период од 1. јануара 1941. до 31. јула 1943. године. Ликвидациони одбор почео је са радом у новембру 1943, али је поступак веома споро напредовао због отежаног приступа архиви Аеропута и „недовољног особља“. Наиме, Аеропут је исељен из својих просторија 22. јануара 1944, а у његове просторије је усељена мађарска војна делегација. Архива је остала набацана у једној соби у коју су чланови ликвидационог одбора пуштани само уз дозволу мађарске делегације, док је Аеропут морао да изнајми једну собу у истој згради.⁴⁶

Одлуком Антифашистичког већа народног ослобођења Југославије од 3. фебруара 1945. укинута су сви прописи и одлуке које су донеле окупационе и колаборационистичке власти на територији Југославије. Формално, тиме су створени услови за обнову рада Аеропута. На дан 2. јула 1945. године одржана је скупштина акционара на којој је поднет кратак извештај о раду под окупацијом и изабрани нови Управни и Надзорни одбор, али је то уједно била и последња забележена активност управних органа овог предузећа. Пошто се радило о акционарском друштву у приватном власништву, за овакво предузеће није било места у планској привреди. Закон о национализацији приватних привредних предузећа из 1946. предвиђао је, поред осталог, и национализацију предузећа од општедржавног и републичког значаја у ваздушном саобраћају. Ипак, Аеропут није национализован, нити је било икакве активности по питању његове могуће обнове, како са стране акционара, тако и са стране државе. Ликвидациони одбор именован је од стране Одељења трговине и снабдевања Извршног одбора Народног одбора града Београда, а поступак је извршен у периоду од 24. до 28. децембра 1948. године, када је Окружни суд за град Београд донео решење о упису ликвидације у регистар фирми. Тиме је Аеропут коначно престао да постоји.⁴⁷

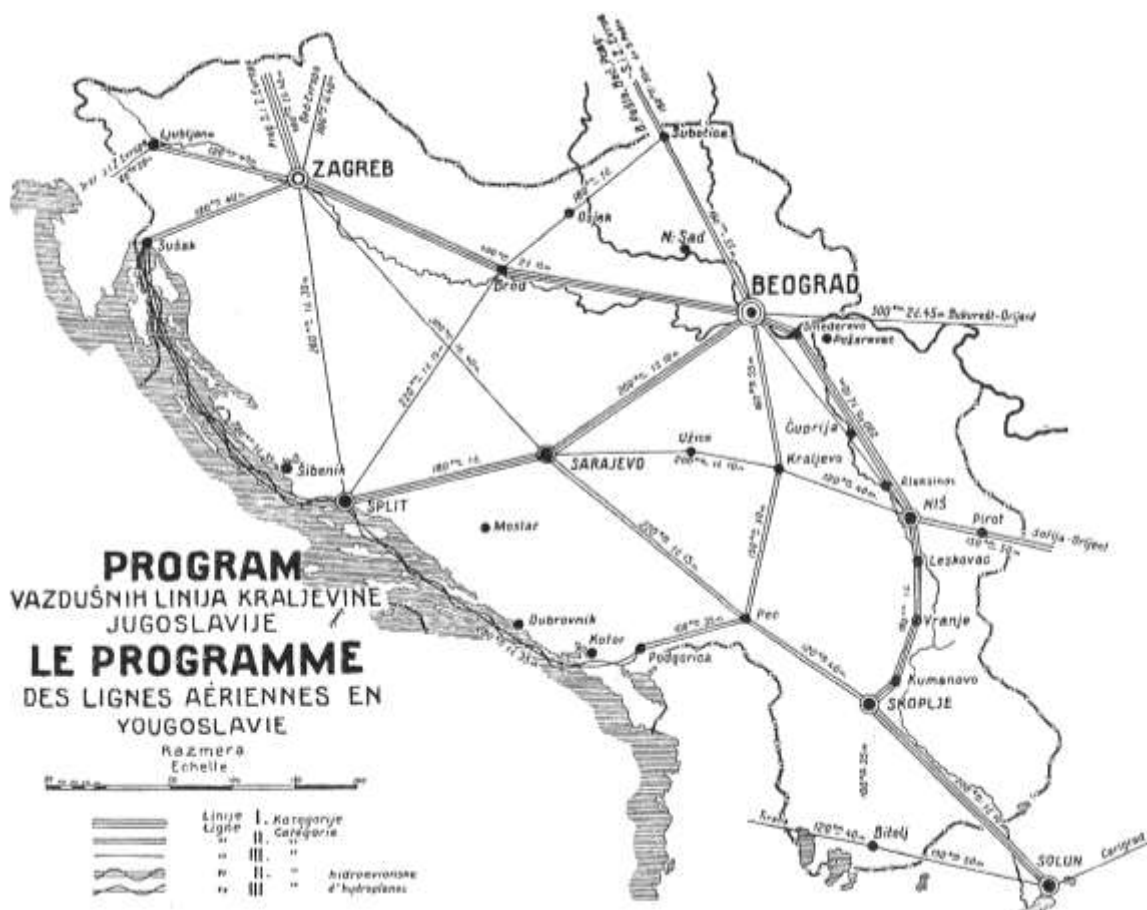
⁴⁵ Nikola Žutić, *Avioindustrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugoslaviji 1918–1945*, Beograd 2004, 142; Č. Krnić, *CVKJI*, 178, 194–203, 235–239; B. Dimitrijević i dr, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, 402–403, 454–455, 487.

⁴⁶ Документацију о раду управе Аеропута под окупацијом видети у: АЈ, 65-1230-2214; Č. Krnić, *CVKJI*, 258–265.

⁴⁷ АЈ, 65-1230-2214, документација са збора акционара од 2. јула 1945; Č. Krnić, *CVKJI*, 265–269. Наведена одлука је 1946. претворена у Закон о неважности правних прописа донетих пре 6. априла 1941. и за време непријатељске окупације, чиме је проширена и на прописе Краљевине Југославије; видети: *Службени лист ФНРЈ*, бр. 98, 6. децембар 1946.

2.3. Мрежа линија Аеропута

Већ у време припрема за оснивање Аеропута сматрало се да Краљевина СХС има све услове за веома интензиван ваздушни саобраћај због своје величине и рељефа. Као приоритет је одређена линија Београд – Загреб, веза између два главна политичка и привредна центра југословенске државе. Дуж ове трасе постојало је мноштво терена погодних за принудна слетања, река Сава је представљала добар природни оријентир за навигацију, а сматрало се да би увођење ове линије допринело и „консолидацији саме државе“, из чега видимо да се ваздухопловство сматрало још једним фактором који је могао утицати на стварање југословенског идентитета. Уз ову трасу, замишљена је веома разграната мрежа унутрашњих линија подељених у три категорије. Прву су чиниле линије Београд – Загреб (са продужетком ка Прагу), Београд – Ниш – Скопље (са продужетком ка Солуну) и Београд – Сарајево – Сплит. Поменути градови служили би као базе за даљи развој унутрашње саобраћајне мреже, а саобраћај на овим линијама требало је покренути већ 1928. Линије друге и треће категорије спајале би друге веће југословенске и иностране градове (видети карту испод), а очекивано је да буду отворене током 1929. и 1930. године. Поред тога, планирано је и увођење хидроавионске линије Сушак – Сплит – Котор, уз могућност продужења до Подгорице (хидробаза би се налазила на Скадарском језеру).⁴⁸



Карта 1: Програм ваздушних линија Краљевине Југославије. Исти програм достављен је Милану Стојадиновићу 1927. као Програм ваздушних линија Краљевине СХС (преузето из: Ђ. Krunić, *CVKJI*, 91).

У време оснивања Аеропута, Станислав Краков је писао да „[...] рђаве саобраћајне прилике у многим крајевима наше земље, недовољна саобраћајна средства, лишеност железничке мреже читавих покрајина (нпр. Црна Гора), могу се корисно допунити и

⁴⁸ АЈ, Збирка Милана Стојадиновића (37), 37-40-279, Пројект програма ваздушних линија Краљевине СХС, 1927; Ђ. Krunić, *CVKJI*, 90-92.

заменити ваздушним линијама“. Путовање возом од Београда до Сарајева трајало је 18 сати, а авионом – свега један сат. Пут од Београда до Подгорице трајао је и по два или три дана и захтевао сва могућа превозна средства, док је исто растојање авионом могло да се превали за само два сата. Као основну југословенске мреже ваздушног саобраћаја Краков је навео трасе Београд – Загреб – Љубљана, Београд – Скопље – Битољ, Београд – Сарајево – Сплит и Београд – Подгорица. „На ове главне артерије током година везаће се друге локалне ваздушне пруге, које ће спојити мања места и које ће учинити да ће нам цела земља бити блиска“, закључио је.⁴⁹

Без обзира на амбициозне планове, уређивање аеродромске мреже у југословенској држави текло је прилично споро. Први цивилни аеродром отворен је захваљујући друштву ЦФРНА поред пута Панчево – Јабука и званично је вођен као београдски. Путовање до аеродрома захтевало је вожњу паробродом од Београда до Панчева, а затим превоз фијакером од Панчева до аеродрома. Прави београдски аеродром отворен је испод Бежанијске косе 1927. године. Иако се због локације колоквијално назива земунским, па и бежанијским, овај аеродром је од отварања 1927. до затварања за саобраћај 1962. носио званичан назив Аеродром *Београд*. Већ у време отварања, аеродром је добио и посебан хангар из два дела за потребе техничких база Аеропута и Франко-Румена. Пристанишна зграда отворена је тек 1931. године. Како је аеродром био мешовит, односно војно-цивилни, управник читавог аеродрома био је командант Шестог ваздухопловног пука, који је ту био стационаран. Аеропут је на аеродромима имао и своје шефове саобраћаја, који су колоквијално називани цивилним управницима.⁵⁰

Паралелно са београдским, грађен је и загребачки аеродром. Иако је терен у Боронгају одређен за ову намену још 1924. године, градња је текла споро због потребе за исушивањем мочварног тла, али и противљења власника парцела експропријацији. Док је аеродром 1928. укључен у домаћи, а 1929. и у међународни саобраћај, хангар је подигнут тек 1931, а пристанишна зграда 1933. године. И загребачки аеродром је био војно-цивилни. Прва линија Аеропута, Београд – Загреб, свечано је отворена 15. фебруара и одржавана до 6. октобра 1928. Укупно су превезена 1.322 путника и десет тона робе и поште. Од предвиђена 404 лета нису извршена само два, и то оба због неповољних временских услова. Међу путницима је било њих 378 из Београда, 563 из Загреба, 305 особа из других места у Краљевини СХС и 76 странаца. Међу њима се слободним професијама бавило 765 особа (58%), 419 путника су били државни службеници (32%), а још 138 особа (10%) је у извештају о раду за 1928. годину наведено као „остали“, што се односило на незапослена лица, укључујући децу.⁵¹

У оквиру даљег ширења мреже линија отворани су и додатни аеродроми на различите начине. У Скопљу је искоришћен постојећи војни аеродром који је Аеропут почео да користи 1929, а на ком је 1933. отворена и цивилна зграда. Сличан је био случај у са Сарајевом, где је коришћен постојећи аеродром у Рајловцу. Са друге стране, Аеропут је у сарадњи са локалним властима и аеро-клубовима без учешћа војске уредио аеродроме код Подгорице (Њемовско поље), Сушак (Гробничко поље) и Сплита (Сињ). Тиме је омогућено увођење такозваних „попречних линија“ према крајевима који су имали слабе копнене везе са остатком Југославије. Године 1930. отворене су линије Београд – Сарајево – Подгорица и Загреб – Сушак, а 1931. линија Београд – Сарајево – Сплит – Сушак – Загреб и назад. Првобитна замисао је била да на линији Сарајево – Сплит лети амфибија, која би полетала са сарајевског аеродрома и слетала у сплитску луку. Како такав авион није могао бити набављен, погодан терен за аеродром пронађен је у околини Сиња, 35 километара од Сплита,

⁴⁹ Станислав Краков, *Репортаже из авијације*, прир. Младен Весковић, Београд 2020, 17–18.

⁵⁰ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 22, 32; Ћ. Кrunић, *СВКЈ I*, 30–33; Горан Антонић, „Београдска управа и развој простора леве обале Саве 1934–1941“, *Годишњак за друштвену историју*, бр. 3 (2015), 49–50.

⁵¹ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду од 29. маја 1927. до 31. децембра 1928; АЈ, 38-361-511, „Нови зрачни колодвор у Загребу“, *Jutarnji list*, 23. јун 1931; АЈ, 38-361-511, „Авијонско пристаниште у Загребу“, *Narodne novine*, 1. август 1933; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 26–27; Ћ. Кrunић, *СВКЈ I*, 33, 82–89.

тако да су путници до града довожени аутомобилом. Мора се напоменути да на овим аеродромима Аеропут није имао стално запослене службенике. Авиомеханичари су долазили заједно са авионима, а аеродромске службе су организоване само током летачке сезоне. Сталне техничке и комерцијалне службе постојале су само у Београду, Загребу и Скопљу, односно на аеродромима преко којих је вршен међународни саобраћај током целе године. Како је наведено у извештају о раду за 1930. годину, отварањем линија ка Сарајеву, Подгорици, Сушаку и (тада у перспективи за 1931) Сплиту је комплетирана основна мрежа унутрашњих линија у ваздушном саобраћају, која би се касније допуњавала локалним линијама. Да се радило о веома значајним правцима потврђује Сава Микић, који наводи да су и по петнаест дана унапред сва места на летовима за Подгорицу била распродата.⁵²



Карта 2: мрежа линија Аеропута у сезонама 1930. и 1931. Линија Сплит – Сушак замењена је у августу 1931. директном везом Сплит – Загреб.

Велика депресија, која се у Југославији осетила са извесним закашњењем, утицала је и на делатност Аеропута. Током 1932. године, практично све унутрашње линије су укинуте, а саобраћај је вршен на релацијама Београд – Загреб – Грац – Беч и Београд – Скопље – Солун. Из наведеног се може закључити да су домаће линије у том тренутку третиране као

⁵² АЈ, 38-361-511, „Наш ваздушни саобраћај у 1929. години“, *Трговински гласник*, 29. новембар 1929; 38-362-512, „Svečano otvorenje avionske linije Sarajevo – Split – Sušak“, *Novosti*, 17. jun 1931; АЈ, 65-1230-2214, извештаји о раду Друштва за ваздушни саобраћај у 1930. и 1931. години; С. Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, 635–637; Ђ. Krunić, *CVKJ I*, 35; Boris Ciglić, Aleksandar Radić, *Više od vijeka: vazduhoplovstvo u Crnoj Gori*, Podgorica 2020, 96.

другостепене у односу на међународне, будући да су задржане само оне линије које су се продужавале ка иностранству и чије је одржавање било повезано са међународним обавезама. Овакав поступак изазвао је негодовање загребачке штампе, која је наводила да је линија Загреб – Сушак имала већи степен искоришћености капацитета него Скопље – Солун. Опоравак је започео 1933. године, када је, залагањем Обласног одбора Аеро-клуба *Наша крила*, код Љубљане подигнут сезонски аеродром, док је организацију сталног аеродрома за унутрашњи и међународни саобраћај преузела војска. У наредном периоду, обновљена је линија Београд – Сарајево, а отворена су и три потпуно нова аеродрома. Један је на иницијативу управе фабрике обуће *Бата* отворен у Борову, које је постало тачка за међуслетања на релацији Београд – Загреб и тиме добило брзу везу са два највећа привредна центра у земљи. Овај аеродром био је опремљен хангаром и радионицом. Други је подигнут код Битоља, са циљем да се најјужнији делови тадашње Вардарске бановине приближе остатку државе. Уређење овог аеродрома најављивано је још 1929. године. Трећи је отворен код Ниша, чиме је и Моравска бановина укључена у систем ваздушног саобраћаја.⁵³

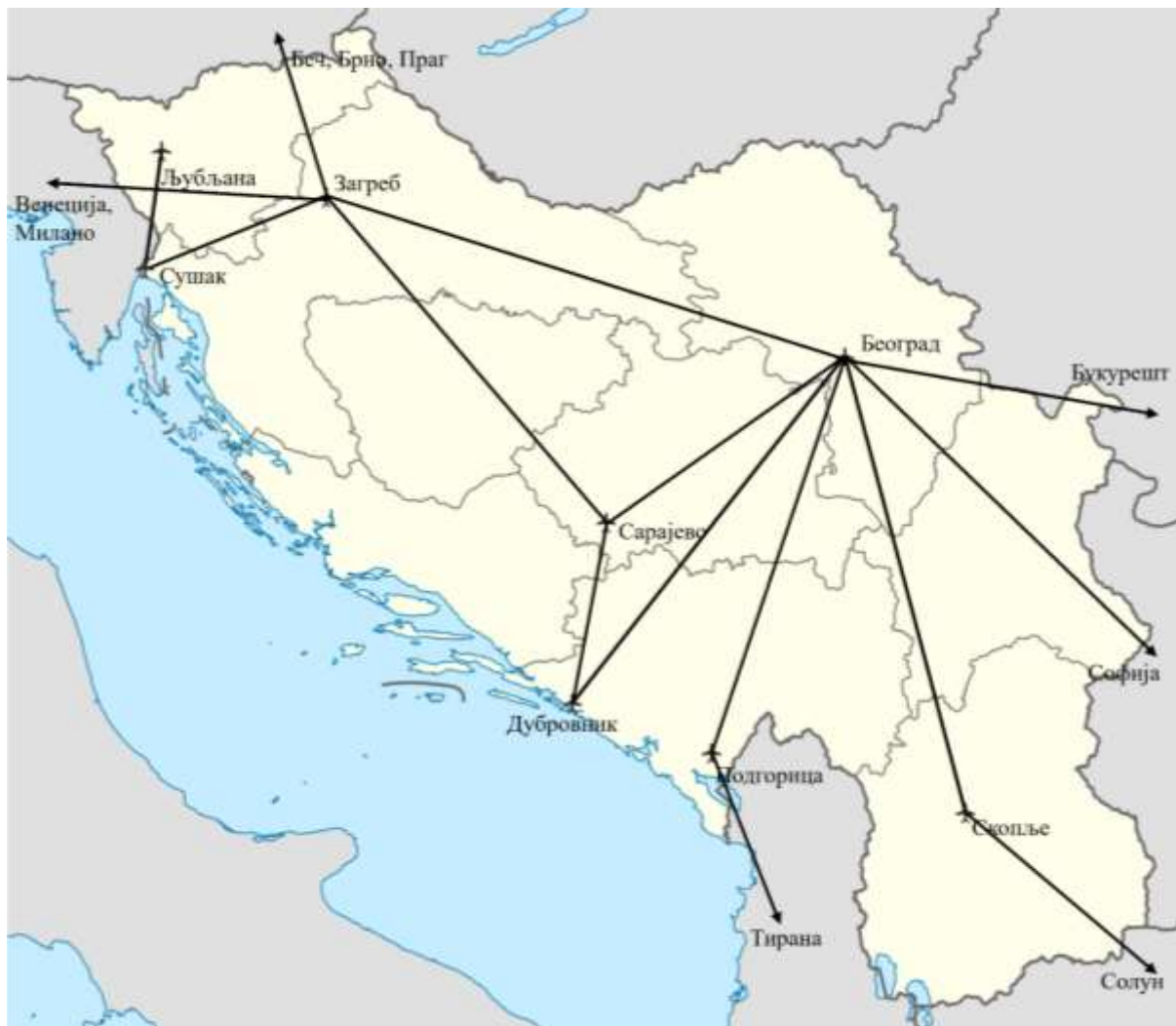


Карта 3: мрежа линија Аеропута у сезони 1935.

Паралелно са обновом саобраћаја на раније укинутим линијама, Аеропут је самоиницијативно наставио да тражи локације за нове аеродроме. Од посебног значаја било је питање повезивања јужног дела јадранске обале са остатком земље. Испитивања терена за

⁵³ AJ, 38-362-512, „Зрачни саобраћај Загреб – Сушак“, *Jugoslovenska slova*, 22. април 1932; Darinka Kladnik, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, Ljubljana 2008, 74–77; Ђ. Krunić, *CVKJ I*, 35–36. Треба поменути и да је фабрика *Бата* располагала са неколико сопствених лаких авиона.

нове аеродроме у околини Игала, Требиња и Трогира (Бока Которска, Дубровник, Сплит) нису дала значајније резултате, тако да је 1935. уређен само аеродром у Грудима код Дубровника. Овај терен је требало веома брзо оспособити за употребу због одржавања 35. годишње конференције Међународне ваздухопловне федерације у Дубровнику, а редован саобраћај преко Груда отворен је 1936. године, и то према Београду (преко Сарајева) и касније према Загребу (такође преко Сарајева). Тек 1938. обновљена је ваздушна веза између Београда и Подгорице, али у оквиру међународне линије за Тирану.⁵⁴



Карта 4: Мрежа линија Аеропута у сезони 1938.

Све сложенија политичка ситуација у Европи навела је Аеропут да током 1939. и 1940. појача унутрашњу мрежу линија пошто је више међународних линија укинута. Током летачке сезоне 1939. обновљено је међуслетање у Борову на линији Београд – Загреб, авиони на линији Београд – Скопље поново су слетали и у Ниш, а обновљени су и летови ка Сплиту преко сињског аеродрома. С друге стране, повлачење из употребе летелица типа Спартан Крузер довело је до укидања линија за Сушак и Битољ, будући да су само ови авиони били довољно робусни за употребу на тим аеродромима. Године 1940. отворен је аеродром код Бара, чиме је најјужнији део југословенске обале Јадрана добио брзу и ефикасну везу са остатком земље. Ово је био последњи аеродром укључен у југословенски ваздушни саобраћај до избијања Другог светског рата. Упадљиво је да током читавог међуратног

⁵⁴ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај *Аеропут*: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1938. години, 1939; С. Krunić, *CVKJ I*, 37–38; В. Ciglić, А. Radić, *Više od vijeka*, 96; Mario Raguž, *Zračna luka Dubrovnik: šezdeset godina*, Dubrovnik 2022, 17–25.

периода ниједна авионска линија није отворена ка неком граду на простору Босанске крајине, односно Врбаске бановине. Исто важи и за Дунавску бановину, која је додуше имала много развијенију друмску и железничку мрежу.⁵⁵



Карта 5: мрежа линија Аеропута у сезони 1940.

Током читавог међуратног периода, ваздушни саобраћај је много више него данас зависио од метеоролошких прилика. Сви аеродроми у земљи имали су травнате полетно-слетне стазе и маневарске површине, што је могло да их учини неупотребљивим после јаких и дуготрајних падавина. Даље, авиони нису летели на висинама већим од неколико стотина метара, што их је чинило подложним утицају лошег времена. ово је значило да је саобраћај могао да се врши само током одређене летачке сезоне. Још један разлог за овакав начин рада лежао је у недовољним државним субвенцијама, које су захтевале веома пажљив одабир линија и везивање њиховог отварања за летњу сезону, када се и очекивао највећи број путника. Само је у децембру 1940. у зимским условима вршен превоз поште на линији Београд – Подгорица на иницијативу управе Зетске бановине и у сарадњи са Министарством пошта, телефона и телеграфа.⁵⁶

⁵⁵ АЈ, 65-1230-2214, извештаји о раду Друштва за ваздушни саобраћај у 1939. и 1940. години; Ѓ. Krunić, *CVKJI I*, 38; В. Ciglić, А. Radić, *Više od vijeka*, 96.

⁵⁶ Ѓ. Krunić, *CVKJI I*, 46, 193, 202.

Табела 4: летачка сезона Аеропута по годинама

Година	Трајање летачке сезоне	Година	Трајање летачке сезоне
1928	15. фебруар – 6. октобар	1935	30. април – 28. октобар
1929	15. март – 26. октобар	1936	1. мај – 19. новембар
1930	15. март – 30. септембар	1937	1. мај – 16. октобар
1931	16. април – 31. октобар	1938	1. мај – 22. октобар
1932	16. март – 30. септембар	1939	17. април – 16. октобар
1933	1. мај – 28. октобар	1940	30. април – 12. новембар
1934	18. април – 11. октобар		

Четири цивилна аеродрома су била отворена током целе године због међународног саобраћаја: београдски, загребачки, скопски (оба од 1929) и љубљански (од 1934). Поред тога, саобраћај на главним линијама (Београд – (Борово) – Загреб, Београд – (Ниш) – Скопље, Београд – Сарајево), као и на међународним линијама, трајао је током читаве летачке сезоне, док се на туристичким линијама (нпр. Љубљана – Сушак – Загреб, Сарајево – Дубровник) летело само у летњим месецима (од половине јуна до краја августа). Као пример ћемо искористити 1940. годину.

Табела 5: Трајање и фреквенција домаћих линија Аеропута у сезони 1940.⁵⁷

Релација	Трајање саобраћаја	Фреквенција
Београд – Борово – Загреб	30. април – 12. новембар	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Београд – Ниш – Скопље	30. април – 6. новембар	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Љубљана – Загреб	1. мај – 30. септембар	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Београд – Подгорица	1. мај – 31. октобар	Три пута недељно у оба правца од 1. маја до 3. јуна, свакодневно у оба правца од 4. јуна до 30. септембра и три пута недељно у оба правца од 1. до 31. октобра
Сарајево – Београд	15 – 31. мај, 16 – 30. септембар	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Београд – Дубровник	1. јун – 14. септембар	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Дубровник – Сарајево – Београд	1. јун – 14. септембар	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Загреб – Сплит*	1. јун – 22. август	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Сплит – Сарајево – Загреб*	1. јун – 22. август	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Подгорица – Бар	5. август – 14. септембар	Свакодневно у оба правца, осим недељом

*Линије за Сплит укинуте су после авионског удеса на Велебиту.

Почевши од 1929. године, аеродроми су опремани радио-телеграфским станицама ради одржавања везе са летелицама. Од 1932. до 1935. на аеродромима отвореним преко целе године постављени су и радио-гониометри, средства за одређивање положаја авиона у лету. Радио-гониометри користили су две кружне антене, једну на земљи и једну на авиону, тако да је тачан положај авиона утврђиван усмеравањем антене на земљи у његовом правцу. Из ових разлога, обавезан члан посаде био је један радио-телеграфиста. Од 1938. слетања у Београду, Скопљу и Сарајеву вршена су по 33 (ZZ) систему. Положај авиона би био одређен помоћу радио-гониометра и посматрача на земљи који су послушавали буку мотора. Према њиховим подацима, земаљски радио-телеграфиста би даље наводио авион ка аеродрому. Када би се авион нашао тачно изнад аеродрома, слан му је телеграфски код 33, што је значило да се може наставити слетање по предвиђеној процедури. Авион би и даље пратили гониометристи и осматрачи буке мотора. Године 1939, аеродром Београд добио је први радио-фар у Југославији. Ово навигационо средство замењивало је ранија прилазна средства,

⁵⁷ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај *Аеропут*: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1940. години, 1941.

а као индикација положаја летелице у односу на правац за слетање коришћене су звучни сигнали, односно тачке и црте Морзеове азбуке. Уколико се авион налазио на правцу, примљени сигнал је био непрекидан, једноличан звук. Лево од правца су се јаче чуле тачке, а десно – црте. Још два сигнала, примана на 3.000 и 300 метара од предвиђене тачке, најављивала су завршну фазу прилаза и слетање.⁵⁸

Како бисмо разумели значај унутрашњег ваздушног саобраћаја за међуратну југословенску државу, морамо имати у виду квалитет других видова саобраћаја. У погледу друмског саобраћаја, на територији Југославије је 1938. био регистрован укупно 13.561 приватни аутомобил, 943 аутобуса и 4.106 теретних возила различите носивости. Путна мрежа обухватала је 10.258 километара државних и 21.657 километара бановинских путева, који су углавном били изузетно лошем стању. Само је пут Суботица – Нови Сад – Београд целом дужином био оспособљен за аутобуски саобраћај, а отпочета је изградња пута Загреб – Београд (деоница од Загреба до Дугог Села), Београд – Ниш (деоница од Београда до Тополе) и делови Јадранске магистрале (деонице око Сушака и између Будве и Цетиња). Остали путеви били су сасвим неподесни за моторни саобраћај. Нешто већи, мада и даље недовољан напредак учињен је по питању железнице. Пруга Београд – Загреб добила је други колосек, а довршена је и пруга Загреб – Огулин – Сплит (Личка пруга), започета пре Првог светског рата, чиме је добијена друга веза континенталних делова Југославије са Јадранским морем, поред постојеће пруге Загреб – Сушак – Ријека. Изграђене су пруге нормалног колосека Београд – Краљево – Рашка – Косовска Митровица и Београд – Пожаревац, затим мост преко Дунава код Београда, чиме је остварена директна железничка веза Шумадије и Баната, као и пруга уског колосека Београд – Сарајево – Дубровник са краком Билећа – Никшић (отворен 1938. године). С друге стране, осим пруге нормалног колосека Суња – Бањалука, све остале везе Босне и Херцеговине са остатком Југославије одвијале су се путем пруга уског колосека. Црна Гора је била повезана са Београдом једино поменути краком уске пруге Београд – Дубровник, а планови о изградњи Јадранске железнице нису остварени у овом периоду. У тим условима, најбржа и најефикаснија веза између различитих делова Југославије био је ваздушни саобраћај. Теоретски, растојања која би на друге начине морала да се преваљују сатима, па чак и данима, авионом су могла да се пређу за највише два сата.⁵⁹

Међутим, удео ваздушног саобраћаја у укупном саобраћају био је веома скроман. Примера ради, у години 1939. је на југословенским железницама обављено 58.316.000 путовања и превезено 21.133.000 тона терета. Железничка мрежа је у том тренутку обухватала 9.647 километара пруге, од чега 7.377 километара нормалног колосека и 2.270 километара уског. Исте године је авионима Аеропута превезено свега 13.000 путника и 185 тона терета (штампе, поште, робе и вишка пртљага). Положај ваздушног саобраћаја у овом периоду можда најбоље илуструју речи Мија Мирковића из 1933. године: „[...] ваздушни саобраћај не може да има за народну привреду онај значај, који имају остале саобраћајне гране. Ни у путничком, ни у робном саобраћају, он не може да удовољи основној потреби савремене привреде: *масовности* [курзив у оригиналу]. Носивост саобраћајних средстава у сразмеру са трошковима је малена, цене саобраћајних услуга су високе, сигурност је недовољна. Његово главно преимућство је брзина, у преносу људи и добара аероплан је најбрже саобраћајно средство, и где год је брзина превоза од првенственог значаја, услуге ваздушног саобраћаја морају да се траже“. Учешће ваздушног саобраћаја у укупном југословенском саобраћају било је толико скромно да му Мијо Мирковић у свом каснијем делу *Економска структура Југославије 1918–1941* није посветио ни речи. Није постојала ни нарочито јака веза ваздушног саобраћаја са туризмом, иако су неке линије отворане управо у те сврхе. Доказ за ово је поређење броја путника у ваздушном саобраћају са бројем туриста.

⁵⁸ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај *Аеропут*: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1938. години, 1939; Ћ. Krunić, *CVKJ I*, 46–52.

⁵⁹ Mijo Mirković, *Економска структура Југославије 1918–1941*, Zagreb 1950, 114–129; Branko Petranović, *Istorija Југославије I*, Beograd 1988, 79–80; Љубодраг Димић, *Срби и Југославија. Простор, друштво, политика (Поглед с краја века)*, Beograd 1998, 49–56.

Године 1930, када је Аеропут отворио прву линију ка приморју (Загреб – Сушак) и превезао 2.109 путника, у Југославији је боравило 552.000 туриста, од чега 296.000 домаћих и 256.000 страних. Током 1938. у Југославији је било 1.007.000 туриста, од чега 720.000 домаћих и 287.000 страних. Авионима Аеропута је те године превезено свега 7.660 путника, што значи да су се и туристи претежно служили другим видовима саобраћаја.⁶⁰

Имајући у виду мали број путника у ваздушном саобраћају, намеће се питање ко су уопште били путници Аеропута? Како је југословенско друштво између светских ратова било у основи аграрно, са изразитом доминацијом ситног поседа окренутог производњи за пуко преживљавање, највећи део становништва није могао себи да приушти путовање авионом. Као што је већ речено, у години 1928, на релацији Београд – Загреб су 58% путника чинили представници слободних професија, попут трговаца и адвоката. Ово потврђује писање тадашње штампе, која је истицала да је ваздушни саобраћај омогућио пословним људима да у току истог дана отпутују из, на пример, Загреба за Београд, тамо обаве своје послове и врате се кући у Загреб. Управо на тај начин редовно је путовао гроф Мирослав Кулмер, председник Прве хрватске штедионице и члан управе Народне банке Краљевине Југославије. Још један чест путник Аеропута био је земунски трговац Чедо Димитријевић, који је, према писању *Политике*, путовао „прошле сезоне [1931, прим. И. К] готово сваки други дан авионом“. Он је уједно био и први путник Аеропута на линији за Беч 1929. године, а као честом путнику одобрен му је и трајни попуст од 50% на цену било које карте. Ипак, напоменуто је и да карту на релацији Београд – Загреб није могао да плати свако, будући да је износила 440 динара без повластице у једном правцу. С друге стране, просечна осигурана надница код Средишњег уреда за осигурање радника износила је 1930. године 26,56 динара. Месечна зарада најслабије плаћених индустријских радника износила је 260 динара, а најбоље плаћених 1.270 динара бруто. Месечни трошкови живота за просечну четворочлану радничку породицу износили су око 1.300 динара, тј. мало више од једне високе месечне радничке плате. Штампа је још 1924. године писала да су најпревозенију робу у ваздушном саобраћају чинили женски шешири који су у Београд стизали из Париза и Беча. Из свега овога следи закључак да је ваздушни саобраћај у Југославији, као и у другим деловима света, између светских ратова био приступачан само најимућнијим слојевима становништва.⁶¹

Треба поменути и да је становништво, бар онај његов део који је могао да приушти путовање авионом, добро прихватало ваздушни саобраћај после почетног неповерења према једној новој и непознатој појави. Како је 1931. писала сарајевска штампа, на првом лету из Сарајева за Сплит и Загреб летели су само новинари. „Међутим, у два-три касније лијета кабина је била готово пола празна, јер се свијет устручавао да лети, поготово кад се чуло да иде и преко мора. Публика, која је била жељна да лети, испрва је пустила да прођу три-четири лијета, па кад се видјело да се ником није ништа десило и да пруга савршено функционише, онда је настала права навала. И свака шипарица хтјела је да се авионом одвезе за 40 минута на нашу далматинску ривијеру“.⁶²

Југословенска држава је ушла у систем међународног ваздушног саобраћаја и пре отварања домаћих линија. Као што је већ било речи, ЦФРНА је 1923. склопила уговор са Краљевином СХС по ком је стекла право на обављање саобраћаја на релацијама Будимпешта – Београд и Београд – Букурешт у оквиру своје трансевропске линије од Париза до Истанбула, за шта би добијала годишњу субвенцију у износу не већем од 2.000.000 динара, али је уједно имала и обавезу да запошљава југословенско особље и подвргне свој рад надзору југословенских државних органа. Слични уговори склапани су и касније. Како Краљевина СХС, иако је то било предвиђено уговором, није до успостављања саобраћаја изградила

⁶⁰ М. Мирковић, *Саобраћајна политика*, Београд 1933, 224; *Jugoslavija 1918–1988. Statistički godišnjak*, rukovodilac redakcije dr Dušan Miljković, Beograd 1989, 282, 292, 339.

⁶¹ АЈ, 38-361-511, „Пасионирани ваздушни путници код нас“, *Политика*, 4. април 1932; М. Мирковић, *Економска структура Југославије 1918–1941*, 46–48; В. Петрановић, *Историја Југославије I*, 62–79; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Вине од летења*, 18; Ћ. Крунић, *СВКЈ*, 392.

⁶² АЈ, 38-362-512, „Обустава зрачног саобраћаја“, *Jugoslavenski list*, 11. septembar 1931.

аеродром код Београда, ЦФРНА је подигла привремени аеродром код Панчева. Први авион је слетео на овај аеродром 15. марта 1923, а 25. марта је обављен први комерцијални лет за Букурешт, мада су ред летења и тарифе за превоз поште и путника званично одобрени тек у априлу. У оквиру линије Париз – Истанбул, на деоници Београд – Букурешт су 23. септембра исте године уведени први редовни комерцијални ноћни летови у историји ваздухопловства. Као навигациона средства су коришћени јаки рефлектори постављени на аеродромима код Београда и Букурешта, као и 22 ацетиленска фара распоређена дуж трасе лета. Наследница ЦФРНА, ЦИДНА, увела је касније и крак исте линије Београд – Софија, одакле се линија рачвала ка Истанбулу, односно Солуну и Атину. Године 1933, француске авиокомпаније су обједињене у Ер Франс, који је задржао линије својих претходника ка Балкану, али их је постепено редуцирао због слабог промета. Већ је ЦИДНА 1931. укинула линију Софија – Истанбул, а затим је Ер Франс укинуо и линије Београд – Софија и Букурешт – Истанбул 1936. Линија између Париза и Букурешта преко Београда одржавана је све до 31. марта 1939. године. До прекида је дошло због размимоилажења по питању наставка субвенционисања француског авиопревозиоца од стране југословенске државе за одржавање линије ка Београду, на чему су Французи инсистирали. Линија Париз – Букурешт обновљена је у јуну исте године, али су авиони Ер Франса после Будимпеште слетали у Арад уместо у Београд.⁶³

Аеропут је одмах по оснивању планирао да продужи линију Београд – Загреб према Бечу и Солуну, чиме би се остварила јака веза Средње Европе са басеном Егејског мора. Ова линија одржавана је од 1929. у „пулу“ са компанијама ЦИДНА и Аустрофлуг, и то тако што је свако од њих одржавала по трећину предвиђеног броја летова. Током 1934. Аеропут је увео и линију Клагенфурт – Љубљана – Сушак у договору са Аустрофлугом, са идејом да се успостави даља веза са Немачком, одакле би туристи долазили на југословенску обалу Јадрана. Овај подухват није настављен после 1934. пошто линија никада није продужена иза Клагенфурта. Током 1936. ни Аеропут, ни Аустрофлуг нису летели на релацији Београд – Загреб – Грац – Беч. Уместо тога, Ер Франс је одржавао линију Беч – Будимпешта – Београд, а Аустрофлуг је увео туристичку линију *Кварнер експрес* (Беч – Грац – Клагенфурт – Љубљана – Сушак). Већ 1937, Аеропут је обновио саобраћај са Аустријом отварањем директне линије Загреб – Беч. Аншлус Аустрије значио је да линија ка Бечу сада води у Немачку, тако да је Луфтханза преузела Аустрофлугову линију Беч – Клагенфурт – Љубљана – Сушак, док је Аеропут отворио линију Дубровник – Сарајево – Загреб – Беч – Брно – Праг, која је у сезони 1939. скраћена до Беча. Другог септембра 1939. Аеропут је обуставио саобраћај према Бечу због избијања Другог светског рата. Немачки национални авиопревозилац Луфтханза био је присутан у Југославији од 1930, када је на основу посебне дозволе отворена поштанска линија Берлин – Бреслау – Беч – Будимпешта – Београд – Софија – Истанбул, која је касније проширена и на превоз путника и преусмерена од Софије ка Солуну и Атину. Отварање ове линије подудара се са појачаним немачким привредним активностима у Средњој и Југоисточној Европи, где је почела да ради на слабљењу позиција Велике Британије и Француске. Конвенција о ваздушној пловидби између Југославије и Немачке склопљена је тек 1936. године. Мада је Аеропут обуставио саобраћај према Немачком Рајху 1939, Луфтханза је и даље летела за Југославију, при чему је до прекида дошло само у време Априлског рата. Од 1941. до 1944, Луфтханза је летела на релацијама Берлин – Праг – Беч – Будимпешта – Београд – Солун – Атина, а током 1943. и 1944. и између Беча и Загреба. Тек је под окупацијом, када се нашао на територији Независне Државе Хрватске, београдски аеродром добио бетонску писту.⁶⁴

⁶³ АЈ, 65-175-553, допис Министарства саобраћаја Краљевине СХС Министарству трговине и индустрије Краљевине СХС са преписом уговора између Владе Краљевине СХС и ЦФРНА, пов. бр. 1083, 12. фебруар 1923; Ѓ. Krunić, *CVKJ I*, 275–339; М. Boutineau, *CFRНА – CIDNA*, 89, 92–98, 171.

⁶⁴ АЈ, 65-1230-2214, извештаји о раду *Аеропута* за 1939. и 1940. годину; Ѓ. Krunić, *CVKJ I*, 339–345, 365–374. Више о немачкој привредној активности у средњој и југоисточној Европи у годинама Велике депресије видети у: Vuk Vinaver, *Svetska ekonomska kriza u Podunavlju i nemački prodor 1929–1934*, Београд 1987.

Као што је већ било речи, Аеропут је од почетка свог пословања намеравао да успостави везу између Југославије и Грчке. До отварања линије Београд – Скопље – Солун дошло је 1930. године, када су грчке власти Аеропуту издале привремену дозволу за њено одржавање. На Трећој балканској конференцији, одржаној у Букурешту 1932, говорило се и о потреби за интензивирањем ваздушног саобраћаја између балканских земаља. Слични ставови поновљени су и 1933. године на Четвртој балканској конференцији, на којој је Поткомисија за ваздушни саобраћај при Комисији за саобраћајна питања донела седам резолуција са циљем унапређења ваздушног саобраћаја. Оне су се односиле на ограничење забрањених зона, повећање броја тачака за прелазак државних граница, склапање билатералних споразума, постављање домаћег особља на линијама које су експлоатисале стране компаније, оснивање Ваздухопловног бироа и потребу за равноправношћу свих балканских земаља по питању цивилне авијације. Конвенција о ваздушној пловидби између Југославије и Грчке склопљена је 1934. и по њој су авиопревозиоци из обе земље добили право да саобраћају на линији Београд – Скопље – Солун – Атина у оба правца, али до њеног потпуног успостављања никада није дошло. Ни Аеропут, ни ЕЕЕС никада нису летели даље од Солуна. Због слабог искоришћења капацитета, Аеропут је на крају летачке сезоне 1938. донео одлуку да укине линију ка Солуну, али је она ипак обновљена под притиском других чланица Балканске антанте у периоду од 16. јуна до 3. септембра 1939. године. Како су пословни резултати остали слаби, линија је овог пута дефинитивно укинута.⁶⁵

Холандски путничко-поштански авиони прелетали су од 1927. до 1939. југословенски ваздушни простор на линији која је повезивала матицу са Холандском Источном Индијом, односно Индонезијом. Ипак, на београдски аеродром су слетали само из техничких разлога, тако да није постојала директна веза између Југославије и Холандије, мада је Аеропут био заступник КЛМ-а у Југославији. И Британија је користила југословенски ваздушни простор за превоз поште ка својим источним колонијама. Пошиљке су превожене у више етапа авионом и возом до лука на Медитерану (тачне руте су у више наврата мењане), одакле су бродовима, а касније хидроавионима пребациване до Александрије. Током 1929, услед неспоразума са Италијом, Британци су увели поштански саобраћај на релацији Лондон – Келн – Нирнберг – Беч – Будимпешта – Београд – Скопље – Солун. Од Лондона до Келна пошта је пребацивана авионом, затим до Беча возом, па авионом до Будимпеште и Скопља, затим поново возом до Солуна, где је пребацивана на хидроавионе за Александрију. Слетања у Нирнбергу и Београду су извођена ако је било потребно снабдевање авиона горивом или због лоших временских услова. Већ 1930, цела траса до Скопља је прелажена авионом, а само од Скопља до Солуна возом. На располагање Империјал Ервејзу је те године стављен и аеродром у Нишу, тако да се није слетало у Скопљу. Већ 1931. систем је потпуно промењен, тако да је пошта путовала од Лондона до Париза авионом, затим од Париза до Атине возом. Касније је Атину као одредиште на европском континенту заменио Бриндизи, где је пошта пребацивана на хидроавионе. Од половине октобра до краја новембра 1931. у превоз „индијске поште“ био је укључен и Аеропут, који је једном недељно вршио њен пренос од Солуна до Беча. Извршен је укупно 31 лет (свака етапа је бројана као посебан лет), а пренет је 1.951 килограм поште. Касније је на истој линији покренут и превоз путника, али је заобилазио Југославију. Тек у октобру 1940. Британци су покренули питање увођења ваздушног саобраћаја са Балканом, тако што би Египат повезали са Турском, Бугарском, Грчком, Југославијом и Румунијом, али до остварења ове замисли није дошло.⁶⁶

Ваздушни саобраћај између Југославије и Чехословачке успоставило је друштво ЦФРНА још 1923, али је тек трговинским споразумом између две земље из 1928. омогућено да ваздушни саобраћај између две земље одржавају њихови авиопревозиоци. Чехословачка

⁶⁵ АЈ, 65-1230-2214, извештаји о раду *Аеропута* за 1930, 1931, 1932, 1938. и 1939. годину; Živko Avramovski, *Balkanska Antanta (1934–1940)*, Београд 1986, 57, 105; Ѓ. Крунић, *СВКЈ I*, 345–347.

⁶⁶ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду у 1931. години, 1932; Ѓ. Крунић, *СВКЈ I*, 359–365.

национална компанија ЧСА отворила је линију Праг – Брно – Братислава – Загреб 1930. године, при чему је са овом линијом био усклађен ред летења Аеропута на релацији Загреб – Сушак. Касније је ЧСА продужио своју линију до Сушака. Привредни савет Мале Антанте покренуо је питање повезивања Београда и Прага директном авионском линијом 1934, после чега је склопљена конвенција о ваздушном саобраћају између Југославије и Чехословачке. Овом конвенцијом је предвиђено да ће превозиоцима из обе земље бити дозвољено да експлоатишу линију између два главна града, било независно једно од другог, било у договору, као и да ће им бити признато право на каботажу, односно право да авиопревозилац једне стране укрцава и искрцава путнике, пртљак и робу на етапама линије унутар друге државе. Ипак, и у наредном периоду је само чехословачка авиокомпанија летела на туристичкој линији ка Јадрану, која је у сезони 1936. продужена до Сплита. За разлику од Аеропута, ЧСА је на овој линији користио амфибије, тако да је њен завршетак био у сплитској луци, а не на аеродрому код Сиња. Чехословаци су 1937. желели да своју линију продуже до Дубровника и Тиране, али су од тога одустали после југословенског захтева да буде продужена и до Скопља и да се у њено одржавање укључи и Аеропут. Са своје стране, Аеропут је тек 1938. године отворио линију Дубровник – Сарајево – Загреб – Беч – Брно – Праг и на њој летео само током те сезоне. Нестанак Чехословачке после Минхенског споразума и немачке окупације чешког дела земље 1938–1939. довео је до скраћења линије Аеропута за Брно и Праг, док је предузеће ЧСА угашено.⁶⁷

Заокрет у југословенској спољној политици изведен за време мандата Милана Стојадиновића на месту председника Министарског савета одразио се и на ваздушни саобраћај. Ово се на првом месту односи на односе са Италијом који су почели да се побољшавају од половине 1930-их година. Преговори између Југославије, Италије и Румуније о успостављању заједничке авионске линије покренути су 1937. године. Све до тог тренутка није било никаквог редовног ваздушног саобраћаја између Југославије и Италије, док је линију између Југославије и Румуније, чланице Мале и Балканске Антанте, одржавала ЦФРНА, затим ЦИДНА и напослетку Ер Франс, мада је југословенско-румунска конвенција о ваздушном саобраћају склопљена 1934. године. Резултат ових преговора било је отварање две линије. Прву, Букурешт – Београд – Загреб – Венеција – Милано, су у „пулу“ одржавали италијанско предузеће Ала Литорија, румунски ЛАРЕС и Аеропут, док је на линији Рим – Београд – Букурешт летело само италијанско предузеће АЛИ. Како је прва линија отворена тек у октобру 1937, Аеропут у тој сезони није стигао да се укључи у њено одржавање. Према договору авиопревозилаца за 1938. годину, Ала Литорија и ЛАРЕС су на италијанско-југословенско-румунској линији летели заједнички од почетка маја до краја августа, док је Аеропут летео самостално током септембра. Исти систем је примењен и 1939. и 1940. године, с тим што је оба пута линија отворена 1. маја, а Аеропут је експлоатисао од 26. септембра до 22. октобра.⁶⁸

Године 1937. југословенске власти су покренуле преговоре са Бугарском и Албанијом о успостављању ваздушног саобраћаја, што је омогућило отварање линија Београд – Софија и Београд – Подгорица – Тирана током 1938. године. У случају Бугарске, Аеропут је исказао намеру и да учествује у унутрашњем ваздушном саобраћају, који није постојао од 1928. године. Идеја је била да се бугарско друштво за ваздушни саобраћај, које је у том тренутку постојало само на папиру и није имало средстава ни за какве активности, претвори у акционарско друштво које би функционисало као бугарска филијала Аеропута. Ипак, ова замисао није остварена из два разлога. Аеропут није могао да финансира такав подухват, нити се знало како би Аеропут могао да заштити своја улагања уколико бу бугарска држава преузела његову својину на својој територији. Линија Београд – Софија функционисала је и током 1939. и 1940. године упркос ниском степену искоришћења капацитета (свега 23% у

⁶⁷ Документацију о сарадњи земаља Мале Антанте по питањима ваздушног саобраћаја видети у: АЈ, 334-523-1680; АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д. *Аеропут*: Извештај Управног и надзорног одбора о раду у 1938. години; Ѓ. Крунић, *СВКЈ I*, 348–358.

⁶⁸ АЈ, 65-1230-2214, извештаји о раду *Аеропута* за 1938, 1939. и 1940. годину; Ѓ. Крунић, *СВКЈ I*, 374-380. О југословенско-италијанским односима више у: Enes Milak, *Италија и Југославија 1931–1937*, Београд 1987.

сезони 1940), до ког је довео рад Луфтханзе на истој релацији. Што се тиче Албаније, већ поменуто одустајање Чехословака од успостављања саобраћаја између Дубровника и Тиране отворило је могућност за отварање југословенске линије ка Тирани. Међутим, Албанија је у недостатку сопственог цивилног ваздухопловства доделила монопол на унутрашњи и међународни ваздушни саобраћај италијанској Ала Литорији, тако да се у ово питање укључила и Италија, тражећи реципроцитет на будућој линији коју би одржавао Аеропут. Овим би југословенски авиопревозилац био стављен у неповољан положај, имајући у виду да би то била трећа италијанска линија ка Југославији, док је Аеропут за Италију летео само на једној релацији. На југословенски захтев, Ала Литорија је пристала да одустане од тражења реципроцитета само током 1938. године, после чега је Аеропут од 23. августа до 22. септембра летео на релацији Београд – Подгорица – Тирана. Иако се ова линија нашла и у плану рада за 1939. годину, италијанска окупација Албаније приморала је Аеропут да од ње одустане.⁶⁹

Упркос блиским односима Југославије и Пољске у међуратном периоду, протокол о успостављању ваздушног саобраћаја између две земље склопљен је тек 1938. године. У складу с протоколом, пољска национална авиокомпанија ЛОТ отворила је линију 14. јуна 1939. године отворила линију Варшава – Београд – Атина, а затим је продужила и своју линију Варшава – Будимпешта до Београда. Мада је Аеропут од 1937. сарађивао са ЛОТ-ом на одржавању својих авиона типа Локид Електра и био заступник ЛОТ-а у Југославији, само је пољски превозилац летео на наведеним линијама. Трасу Варшава – Будимпешта – Београд преузело је 7. августа 1939. године мађарско друштво Малерт. Иако су Будимпешта и Београд били повезани авионском линијом још од 1923. и у обе земље постојале авиокомпаније, ово је био први пут да је везу између њих одржавао један од националних авиопревозилаца. Аеропут је на овој релацији летео само током 1940. године.⁷⁰

Југославија је у међуратном периоду постала значајно чвориште међународног ваздушног саобраћаја. У последњој мирнодопској, додуше већ испуњеној политичким кризама, 1938. години, Аеропут је у међународном саобраћају летео на релацијама Београд – Скопље – Солун, Београд – Софија, Дубровник – Сарајево – Загреб – Беч – Брно – Праг, Букурешт – Београд – Загреб – Венеција – Милано, Београд – Подгорица – Тирана. Страни авиопревозиоци присутни на југословенском тржишту исте године били су француски Ер Франс (Будимпешта – Београд – Букурешт), немачка Луфтханза (Берлин – Бреслау – Беч – Будимпешта – Београд – Софија – Солун – Атина), италијанска друштва Ала Литорија (Рим – Београд – Букурешт) и АЛИ (Милано – Венеција – Загреб – Београд – Букурешт), румунски ЛАРЕС (иста линија као АЛИ) и чехословачки ЧСА (Праг – Братислава – Загреб – Сушак).⁷¹

Табела 6: Трајање и фреквенција међународних линија Аеропута у сезони 1938.⁷²

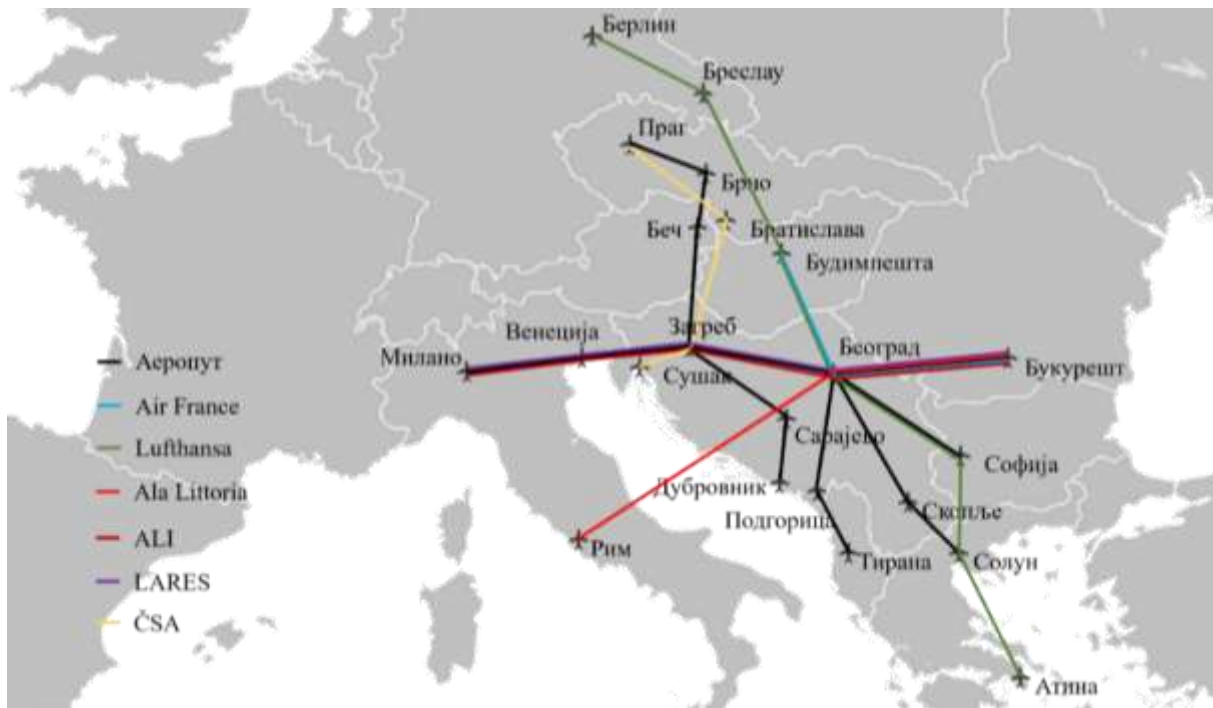
Релација	Трајање саобраћаја	Фреквенција
Београд – Скопље – Солун	1. мај – 30. септембар	Свакодневно у оба правца, осим недељом
Београд – Софија	9. мај – 30. септембар	Три пута недељно у оба правца
Дубровник – Сарајево – Загреб – Беч – Брно – Праг	15. јун – 31. август	Дневно у једном правцу, повратно путовање наредног дана
Букурешт – Београд – Загреб – Венеција – Милано	1 – 30. септембар	Дневно у једном правцу, повратно путовање наредног дана
Београд – Подгорица – Тирана	23. август – 22. септембар	Три пута недељно у оба правца

⁶⁹ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д. *Аеропут*: Извештај Управног и надзорног одбора о раду у 1938. години, 1939; Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 377–380, 382–384.

⁷⁰ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д. *Аеропут*: Извештај Управног и надзорног одбора о раду у 1940. години, 1941; Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 380–382.

⁷¹ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д. *Аеропут*: Извештај Управног и надзорног одбора о раду у 1938. години, 1939.

⁷² АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д. *Аеропут*: Извештај Управног и надзорног одбора о раду у 1938. години, 1939.



Карта 6: Југославија у међународном ваздушном саобраћају 1938. године

Нормално одвијање међународног ваздушног саобраћаја захтевало је склапање одговарајућег споразума међу заинтересованим државама. Као пример како су између светских ратова изгледали ови споразуми узеоћемо Конвенцију о ваздушној пловидби између Краљевине Југославије и Немачког Рајха, потписану на Бледу 3. септембра 1936. Обе уговорне стране признавале су право ваздухопловима друге стране да у мирно доба слободно обављају ваздушну пловидбу над својом територијом. Успостављање редовне ваздушне линије између обе земље представљало је предмет посебног споразума и дозволе који би садржали услове за експлоатацију те линије. Ваздухоплови сваке од страна уговорница морали су да се потчине прописима друге стране док се налазе на њеној територији и у њеном ваздушном простору. Комерцијални транспорт људи и робе унутар територије једне уговорне стране резервисан је за домаће ваздухоплове. Обе стране имале су право да забране ваздушну пловидбу над делом своје територије ваздухопловима друге стране уколико је та забрана важна и за домаће ваздухоплове. Друга страна је морала бити упозната са простирањем забрањених зона. Обе државе задржале су право да у мирно доба привремено ограниче или потпуно забране ваздушну пловидбу ваздухопловима друге стране над својом територијом под условом да је таква забрана уведена и за ваздухоплове трећих земаља. Ваздухоплов који би се нашао над забрањеном зоном морао је о томе дати сигнал и слетети на најближе ваздухопловно пристаниште. Ваздухоплови су морали имати јасна и уочљива обележја државне припадности, односно регистарске ознаке, као и важећа уверења о упису у регистар ваздухоплова и пловидбености. Чланови посаде морали су имати код себе одговарајуће исправе за дужност коју су обављали. И посада, и путници су морали имати одговарајућа документа потребна за прелазак границе друге стране. Сва документа везана за ваздухоплов и посаду су међусобно признавана, мада су обе стране задржавале и право да не признају дипломе и дозволе које је њеним држављанима издала друга страна. Ваздухоплови су могли бити опремљени уређајима за радио-телеграфију и радио-телефонију ако су за то имали дозволу матичне државе, а смели су да их користе само чланови посаде са посебном дозволом. Обе стране имале су право да, ради безбедности ваздушне пловидбе, употребу ових уређаја прогласе обавезном. Забрањен је пренос оружја, муниције, отровних гасова, експлозива и голубова писмоноша преко територије сваке од уговорних страна. Дозвољено је да се ограничи пренос других предмета ваздухопловима ако је то у интересу безбедности једне од уговорних страна, под условом да се иста мера односи и на ваздухоплове трећих

држава. Ваздухоплови су морали бити снабдевени списковима путника, товарним листовима и царинским декларацијама. Регулисање преноса поште ваздухом требало је регулисати посебним споразумом између поштанских управа две земље. Ваздухоплови обе стране имале су право да користе ваздухопловна пристаништа друге стране отворена за међународни саобраћај, као и сва земаљска средства потребна за нормално одвијање ваздушне пловидбе, али су државне границе смели да прелећу само на одређеним тачкама. Уједно, имали су и право на указивање помоћи и спасавање. Спорови произашли из ове конвенције решавали би се арбитражом. Трајање конвенције није орочено, а предвиђен је отказни рок од дванаест месеци. Као што се види, овај споразум је у општим цртама регулисао ваздушну пловидбу између Југославије и Немачке. Утврђивање линија које би одржавали авиопревозиоци из обе земље и регулисање превоза поште је требало регулисати посебним споразумима.⁷³

2.4. Кадрови у ваздушном саобраћају пре Другог светског рата

До Првог светског рата, ваздухопловством се бавио узак круг људи. Рат је нагло отворио могућност многим да постану авијатичари, посебно у условима велике смртности ваздухопловаца на фронту, када је требало што пре обучити што више новог људства. Завршетак рата довео је до демобилизације великог броја војних авијатичара који су морали да нађу нова занимања. Неки су нашли послове који нису имали никакве везе са ваздухопловством, неки су отворили школе летења или забављали широке народне масе својим акробацијама, а неки су почели да се баве ваздушним саобраћајем, попут оснивача компаније Франко-Румен.⁷⁴

Слична ствар се десила и у Краљевини СХС. Као што је већ речено, Српски аеро-клуб су 1921. основали демобилисани српски ваздухопловци, учесници Првог светског рата. Генерални директор Друштва за ваздушни саобраћај Аеропут током читавог његовог постојања био је Тадија Сондермајер. Рођен у Београду као син санитетског пуковника Романа Сондермајера 1892. године, матурирао је у Другој мушкој гимназији у Београду 1910, после чега је уписао архитектуру у Берлину. Студије је прекинуо због балканских ратова, из којих је изашао као коњички потпоручник одликован Сребрном медаљом за храброст. До 1915. унапређен је у чин поручника. По доласку у Солун 1916. добровољно прелази у Српску авијатику и завршава извиђачки курс, да би већ наредне године постао пилот. Крајем 1917. оболео је од маларије, услед чега је послат у Француску на опоравак. Своје одсуство искористио је да заврши акробатску и школу гађања, после чега је на лични захтев послат у ескадрилу Спа. 3 у саставу 12. ловачке групе *Роде*. Током службе у овој групи остварио је две победе у ваздушним бојевима. Због опекотина задобијених када му се авион запалио у борби маја 1918. послат је на четворомесечно лечење. У марту 1919. је послат на школовање за ваздухопловног инжењера у Француску, одакле се вратио 1921. Веома брзо по повратку у земљу укључио се у активности Српског аеро-клуба и његових наследника, Аеро-клуба Краљевине СХС и Аеро-клуба Краљевине Југославије *Наша крила*. Од 1927. био је потпредседник те организације, а како је место почасног председника припадало кнезу Павлу Карађорђевићу, у стварности је Сондермајер водио Аеро-клуб све до 1941. године. Већ 1926. био је један од иницијатора оснивања Друштва за ваздушни саобраћај и заједно са капетаном Леонидом Бајдаком извео је већ поменути интерконтинентални лет од Париза до Бомбаја и назад до Београда 1927. године. Од 1934. до 1946. године био је потпредседник Међународне ваздухопловне федерације. Пред улазак Југославије у Други светски рат активан је у чину ваздухопловно-техничког пуковника и постављен за команданта Ваздухопловне транспортне групе Ваздухопловства Војске.⁷⁵

⁷³ АЈ, 65-1011-1909, Предлог Закона о Конвенцији о ваздушној пловидби између Краљевине Југославије и Немачког Рајха, 1936.

⁷⁴ М. Boutineau, *CFRNA – CIDNA*, 6–8.

⁷⁵ С. Микић, *Историја југословенског ваздухопловства*, 473–488; Чедомир Јанић, Огњан Петровић, *Творци ваздухопловства Краљевине Југославије*, Београд 2017, 199–202.

У тренутку оснивања, Аеропут је имао свега три пилота и сва тројица били су руски емигранти. Сви су и страдали у авионским несрећама. Владимир Стрижевски рођен је 1894. у месту Кудино у Могилевској губернији (садашња Белорусија). До избијања Првог светског рата је студирао електротехнику у Санкт Петербургу, после чега је добровољно ступио у војску и завршио летачку обуку. Остварио је седам признатих и још три непризнате победе у ваздушним бојевима. По избијању Руског грађанског рата, приступио је армији барона Петра Врангела, с којом је касније евакуисан у Турску. У Краљевину СХС стигао је 1921. и био активан у руским емигрантским круговима. Године 1925. је примљен у Ваздухопловство војске као војно-технички чиновник. Учествовао је у испитивању више прототипова школских авиона произвођених у Краљевини СХС. Године 1928. је званично запослен у Аеропуту и постављен за шефа пилота. Активно је учествовао у пријему и обуци нових пилота, набавкама и прелетима нових авиона, као и у вођењу компанијом. Био је први југословенски „пилот-милионер“, односно први који је прелетео укупно милион километара. Погинуо је у авионском удесу код Госпића 1940. године.⁷⁶

Виктор Никитин рођен је 1893. у Лозановки (Кијевска губернија, садашња Украјина). По избијању Првог светског рата ступио је у коњицу, одакле је 1916. прешао у ваздухопловство. Поред пилотског, завршио је и авиомеханичарски курс. По избијању грађанског рата у Русији пришао је „белима“, те је после њиховог пораза напустио Русију и преко Турске и Бугарске крајем 1922. стигао у Краљевину СХС, где је примљен у војну службу као авиомеханичар. Током 1924. и 1925. летео је за компанију ЦФРНА, да би се затим вратио у југословенско војно ваздухопловство. У Аеропут је примљен 1928. године и летео као саобраћајни пилот до погибије у авионском удесу код Љубљане 1933. године.⁷⁷

Михаило Јарошенко рођен је у Белгороду 1893. До почетка Првог светског рата је завршио агрономију. Као добровољац је упућен на летачку обуку у Француској, а провео је годину дана и у Великој Британији, да би се 1917. вратио у Русију. У Руском грађанском рату је учествовао на страни „белих“, са којима се евакуисао на Галипоље. Већ 1920. стигао је у Краљевину СХС, где је примљен у војну службу као авиомеханичар у Новом Саду, а затим у Скопљу, где је летео и у локалном аеро-клубу. У Аеропут је примљен 1928. Страдао је у удесу путничког авиона код Љубљане 1936. године.⁷⁸

Пријем новог особља је текао прилично споро и неуједначено, до те мере да је у литератури називан и „шкртарењем“. Четврти пилот, Драгиша Станисављевић, запослен је у Аеропуту тек 1931. године, затим тројица (Сава Миловановић, Родољуб Миловановић, Отмар Крепел) 1934, да би чак десеторица (Евгеније Баћић, Миливоје Арсенијевић, Ђура Ђаконовић, Војислав Скакић, Војислав Радосављевић, Благоје Радосављевић, Илија Поповић, Златко Димчовић, Милош Дракулић, Иван Мрак) дошла у Аеропут између 1938. и 1941. године. Према истраживању Чедомира Крунића, за Аеропут је од 1928. до 1941. године радило најмање 17 саобраћајних пилота, 10 радио-телеграфиста (Томо Анушић, Вељко Драгићевић, Милан Вукобратовић, Људевит Немет (Антоновић), Борис Гержина, Рудолф Кавчић, Душан Петровић, Јосип Бошњак и Јосип Пађен) и двојица механичара-летача (Шпиро Тркуља и Радослав Шулејић), с тим да ови подаци нису потпуни. Уз њих, летачке дозволе су имали и генерални директор Тадија Сондермајер, технички директор Миленко Митровић и други, али су летели само на лаким авионима у власништву Аеропута, не и у саобраћају. Што се тиче авиомеханичара, њихов недостатак је често надокнађиван прековременим радом. Разлог за овакво вођење кадровске политике лежи у скромним државним субвенцијама, услед чега је материјална средства требало користити што мудрије, макар и по цену недовољног броја запослених.⁷⁹

⁷⁶ Ч. Јанић, О. Петровић, *Творци ваздухопловства Краљевине Југославије*, 221–223; Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 240–241.

⁷⁷ Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 241–243.

⁷⁸ Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 243.

⁷⁹ Ѓ. Krunić, *CVKJI*, 174–176, 240–245; В. Dimitrijević i dr, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, 403; Ч. Јанић, О. Петровић, *Творци ваздухопловства Краљевине Југославије*, passim.

Иако се чини необично да једна авиокомпанија има више авиона него пилота, треба поменути да оваква пракса није влада само у Аеропуту, већ је била распрострањена и другде. На пример, ЦФРНА је око 1923. године у својој бази у Паризу имала 26 авиона, седам пилота и 137 других радника и службеника. У Прагу је било стационирано 17 авиона, девет пилота и 84 друга радника, а у Београду четири авиона и дванаест запослених, без иједног пилота.⁸⁰

Мада не располажемо персоналијама за сваког од њих, на основу доступних података се са приличном сигурношћу може рећи да су летачи у Аеропут долазили из војске и Аеро-клуба, после чега су пролазили преобуку, приправнички стаж и испит за звање саобраћајних пилота. Према Ч. Крунићу, „Аеропут је врло ретко долазио до готових саобраћајних пилота и авиомеханичара [...]. Најчешће је морао да обучава своје стручно ваздухопловно особље“. Поједини пилоти примљени су после службе у другим компанијама, попут Златка Димчовића, бившег летача Луфтханзе, и Благоја Радосављевића, који је летео за Ер Франс. Техничари су примани из војске, али и из занатских школа, а затим усавршавани у Аеропуту. Део радиотелеграфиста је прошао обуку за механичаре како би могли да опслужују авионе на страним аеродромима ради смањења трошкова. Иако је Аеропут имао неколико мањих авиона погодних за туристичке и тренажне летове, као и један Линк-трениер (уређај за обуку пилота у летењу ноћу и по лошем времену, односно претечу данашњих симулатора летења), није познато да је иједан пилот Аеропута прошао све фазе обуке и затим наставио са радом у овом предузећу.⁸¹

2.5. Авиони Аеропута

Ваздухопловна индустрија доживела је огромну експанзију током Првог светског рата. Његов завршетак затекао је многе произвођаче са великим залихама војних авиона које ниједна држава није хтела да купи, што их је приморало на потрагу за новим тржиштима. Између осталог, почели су да прерађују те авионе у путничке. Они су често били неудобни, са отвореном пилотском кабином (понекад и путничком) и капацитетом од само три до четири путника. Имали су скроман долет и захтевали су уређење великог броја помоћних терена за принудно слетање дуж ваздушних путева услед честих отказа мотора. Из ових разлога је ваздушни саобраћај у првој половини 1920-их година био резервисан за богате пословне људе и авантуристе, а највећа зарада је потицала од превоза поште.

Развој летелица није се заустављао. Конструисани су мотори све веће снаге, све економичнији и поузданији, тако да је растао и капацитет путничких авиона. Захваљујући томе, до краја 1930-их је коначно постало исплативије превозити путнике него пошту. Постепено је почела производња авиона металне конструкције, што је додатно повећало њихову сигурност. Уведен је и низ других техничких унапређења, као што су опрема за одлеђивање крила, могућност увлачења стајног трапа, инструменти за летење у сложеним метеоролошким условима, елисе променљивог корака и др. Ваздушни саобраћај је тиме постајао све бржи, економичнији, удобнији и безбеднији. Ипак, на најдужим релацијама које су спајале велика колонијална царства, попут британског, коришћени су четворомоторни хидроавиони. За ово су постојала два главна разлога. Могли су да користе већ постојеће поморске луке уместо да се граде нови аеродроми, а пошто се летело преко великих водених површина, рачунало се да би у случају принудног слетања хидроавион остао на површини и тако сачекао помоћ.⁸²

Авион је до половине исте деценије имао озбиљну конкуренцију у виду дирижабла, који су сматрани будућношћу дуголинијског ваздушног саобраћаја и више светских држава је улагало значајна средства у њихов развој. Међутим, мишљење о њима промењено је до краја те деценије из више разлога. Имали су мали капацитет у односу на своју величину, били су веома осетљиви на временске прилике и догодило се више тешких удеса изазваних

⁸⁰ M. Boutineau, *CFRNA – CIDNA*, 69.

⁸¹ Č. Krunić, *CVKJI*, 175–176.

⁸² D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 87–113; Č. Krunić, *CVKJ I*, 16–18; R. G. Grant, *Flight*, 131–151, 157–165.

паљењем водоника којим су пуњени. Катастрофа немачког дирижабла *Хинденбург* из 1937. године забележена је и филмском камером, што је допринело томе да се јавно мњење окрене против ваздушних бродова. Овај удес представљао је симболичан завршетак епохе дирижабла у ваздушном саобраћају.⁸³

Снажан ослонац Краљевине СХС на француску ваздухопловну индустрију током 1920-их година довео је до тога да је Аеропут 1928. почео рад са француским једномоторним авионима типа Потез 29 са пет путничких места. У земунској фабрици Икарус је већ покренута производња вишенамениских борбених авиона Потез 25 из којих је модел 29 изведен, те се претпостављало да ће то олакшати снабдевање резервним деловима, па чак и производњу путничких авиона по лиценци, што је и било предвиђено уговором између државе и Аеропута о уступању права на одржавање ваздушних линија овом предузећу. Одлука о набавци Потеза донета је у договору са Министарством војске и морнарице. Поред тога, радило се о најповољнијем типу летелице у односу на конкуренцију, у којој су се налазили производи холандског Фокера, немачког Јункерса и америчког Форда. Да се радило о добром избору говори чињеница да ови авиони током читавог века употребе (до 1937. године) нису имали ниједан удес. Савременији авиони су постепено почели да их замењују на главним линијама већ 1934. године. Први авион овог типа који је стигао у Аеропут, регистрације YU-SAB, био је одређен за чување у Народном музеју у Београду, али је уништен на београдском аеродрому 1941. године. Две летелице овог типа су 1932. године искоришћене у пионирском подухвату запрашивања шума на Романији услед појаве губара, што је био један од првих покушаја употребе авиона у привредне сврхе у свету.⁸⁴

Увођење „попречних“ линија преко планинског терена у средишњим и западним крајевима Југославије (Београд – Сарајево – Подгорица, Београд – Сарајево – Сплит – Сушак – Загреб, Љубљана – Сушак) створило је потребу за вишемоторним авионима. Поред тога, у свету је превладао став да безбедност ваздушног саобраћаја захтева употребу искључиво вишемоторних авиона, чега је и управа Аеропута била свесна. Стога је 1931. године набављен један тромоторни француски Фарман Ф.306. Због поменутих услова које је држава поставила Аеропуту и захтева југословенских фабрика да се авиони производе у земљи, за ову набавку је тражено посебно одобрење од Штаба ваздухопловства. Авион је уништен у удесу код Љубљане 1933. О модернизацији флоте се размишљало и пре овог удеса, будући да су Потези постепено застаревали и губили конкурентност на тржишту. Године 1932, у Београду је демонстриран Спартан Крузер, британски тромоторни путнички авион металне конструкције са шест путничких седишта и опремом за инструментално летење. Управа Аеропута убрзо је донела одлуку о набавци овог типа летелице, али су се у поступак умешали Штаб ваздухопловства и домаће фабрике, позивајући се на одредбе уговора између државе и Аеропута о набавкама авиона код југословенских произвођача. Фабрика Змај дала је фебруара 1933. понуду за израду четири летелице, најављујући њихову испоруку до краја године. Као компромисно решење, Аеропут је пристао да један авион набави од произвођача, а да се још два произведу у Југославији по лиценци коју би Аеропут откупио. Услед губитка Фармана у удесу код Љубљане, дозвољена је набавка још једног авиона из Британије. Аеропут је затим покушао да четири Потеза прода Штабу ваздухопловства, али без успеха, тако да је одлучено да се у Змају произведе само један Спартан. Ови авиони су у периоду од 1934. до 1937. године представљали окосницу флоте Аеропута. После Спартана, Аеропут више није ни разматрао набавку путничких авиона од југословенских произвођача, који су и сами одустали од производње таквих летелица. Југословенском тржишту није био потребан довољан број летелица који би учинио пројектовање или куповину лиценце, а затим и производњу исплативим. Губитак једног Спартана приморао је Аеропут да, у тренутку

⁸³ R. G. Grant, *Flight*, 152–157; В. Обухович, *История воздухоплавания*, 472–474.

⁸⁴ АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: Извештај Управног и Надзорног одбора о раду од 29. маја 1927. до 31. децембра 1928, 1929; N. Žutić, *Avioindustrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugoslaviji*, 50; Ć. Krnić, *CVKJ I*, 75, 204–207; В. Dimitrijević i dr, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, 193; Ognjan Petrović and Đorđe Nikolić, *Yugoslav Electras: from Aeroput Airlines to RAF*, Stockholm 2022, 29–30.

отварања линије за Дубровник 1936, набави и један британски авион де Хевиленд Драгон Рапид. Радило се о двокрилном двомоторном путничком авиону погодном за употребу са малих аеродрома који је у Британији коришћен и после Другог светског рата.⁸⁵

Свеобухватна обнова флоте Аеропута изведена је између 1937. и 1939. Очекујући значајан пораст обима саобраћаја и свесна да постојећа флота (два Спартана, један Драгон Рапид и два Потеза) није ни приближно довољна да одговори потребама савременог ваздушног саобраћаја, управа Аеропута је 1936. године одлуку о радикалној модернизацији и повећању флоте. У разматрање су узета четири типа авиона: француски Кодрон Ц.449 Геланд (Caudron C.449 Goéland), амерички Локид 10 Електра (Lockheed 10 Electra), немачки Јункерс Ју 86 и британски де Хевиленд 86 Експрес. Амерички Локид испитан је у Пољској, где га је користила национална авиокомпанија ЛОТ, при чему су југословенски експерти били посебно задовољни квалитетом израде авиона, његовим перформансама и понашањем у ваздуху, као и комфором путничке кабине. Приликом посете Јункерсовој фабрици у Немачкој, комисија за утврђивање најпогоднијег типа авиона закључила је да се ради о предимензионираној летелици у односу на предвиђени капацитет од десет путника (радило се о прерађеном бомбардеру, чија је цивилна намена била секундарна). Испитивања су показала да и Геланд одговара југословенским потребама, док се од британског Експреса одустало пошто је од произвођача добијена информација о прекиду производње због преласка на израду модернијих летелица.

Коначна одлука била је да треба набавити четири авиона, и то два Геланда и две Електре, који су уведени у саобраћај 1937. године. У наредне две године набављено је још пет Електри, што је омогућило повлачење из употребе свих осталих авиона Аеропута из редовног саобраћаја, осим у изузетним случајевима. Иако мања од других авиона сличне намене, Електра је представљала врхунац ваздухопловне технике, а својим капацитетом је одговарала потребама Аеропута. Имала је чисто металну конструкцију, опрему за инструментално летење и десет путничких седишта, док је Геланд имао дрвену конструкцију и свега седам путничких седишта. Расклопљене Електре су транспортоване бродом од Америке до Гдиње у Пољској, где су склапане, провераване у сарадњи са техничком службом пољске авиокомпаније ЛОТ и одатле прелетале за Београд. Две летелице овог типа страдале су у удесима током 1940. године. Крајем 1940. и почетком 1941, управа Аеропута је разматрала куповину авиона и делова из САД, Немачке, Румуније, па чак и из Совјетског Савеза, али и ревизију и повратак у редован саобраћај два преживела Крузера и Драгон Рапида због губитка две Електре у катастрофама током летачке сезоне 1940. Тадији Сондермајеру је дато овлашћење да отпутује у Немачку ради преговора о набавци два авиона типа Јункерс Ју 52, али ови планови нису остварени услед ратних збивања. Уз путничке, Аеропут је током свог постојања користио и неколико мањих авиона за тренажу посада и аеро-такси услуге. Из изложеног се види да је управа Аеропута током читавог његовог постојања пратила последња достигнућа ваздухопловства и радила на квантитативном и квалитативном проширењу флоте колико су јој дозвољавале материјалне могућности.⁸⁶

2.6. Удеси у ваздушном саобраћају пре Другог светског рата

Удеси представљају неизбежан сегмент било које гране саобраћаја, па тако и ваздушног. За тринаест сезона током којих је активно радио, Аеропут је забележио свега четири удеса са смртним исходом, односно катастрофе, на редовним летовима. Први се десио 12. септембра 1933. године код Љубљане, када је убрзо после полетања ка Сушаку уништен авион Фарман Ф.306 регистрације UN-SAH. Том приликом су погинули пилот Виктор Никитин, авиомеханичар Шпиро Трукуља и свих шест путника. Према резултатима

⁸⁵ АЈ, 38-362-512, „Пробна летења тромоторних авиона *Спартан Крузер*“, *Време*, 21. октобар 1932; Ѓ. Krunić, *CVKJ I*, 207–213; В. Dimitrijević i dr, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, 263–264; О. Petrović, Ѓ, Nikolić, *Yugoslav Electras*, 30–32.

⁸⁶ Ѓ. Krunić, *CVKJ I*, 214–235; В. Dimitrijević i dr, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, 332; О. Petrović, Ѓ, Nikolić, *Yugoslav Electras*, 33–34, 37–55.

истраге, за удес је био одговоран Никитин зато што је при слабој видљивости изазваној маглom направио десни заокрет и ударио у препреку коју није могао да види, односно у зидану ограду душевне болнице на Студенцу. После овога, забележен је један мањи удес 13. јула 1934, када је услед неравног терена и осетљиве конструкције авиона дошло до деформације репног дела летелице Спартан Крузер регистрације YU-SAO приликом слетања на загребачки аеродром, али је оштећење санирано.⁸⁷

Наредна катастрофа се догодила три године касније у готово истим условима као прва. Приликом полетања из Љубљане за Сушак, 15. јула 1936. године, Спартан Крузер регистрације YU-SAP је по магли закачио врхове дрвећа на брду Головец. Погинули су пилот Михаило Јарошенко, механичар-телеграфиста Томо Анушић и свих пет путника. Као кривац за удес је и сада означен пилот који се није придржавао процедуре, већ је уместо левог заокрета како би добио на висини, одмах скренуо десно ка Сушаку. Према претпоставци комисије за испитивање удеса, Јарошенко је споро пењао рачунајући да ће тако задржати брдо у видном пољу пре уласка у маглу, погрешно верујући да ће га безбедно прелетети. Ипак, два удеса нових авиона (ниједан није био старији од две године) под идентичним метеоролошким условима (рано јутро, магла) на истом месту (Љубљана) довела су до претпоставке да у околини љубљанског аеродрома под утицајем рељефа долази до атмосферских појава које доводе до удеса. Мада ова тврдња није доказана, на љубљанском аеродрому се више није летело у раним јутарњим часовима.⁸⁸

Од 1936. до 1940. године, Аеропут је у просеку имао по два принудна слетања годишње због различитих отказа, али без икаквих последица. Забележена су и два удеса без смртних исхода, при чему се ниједан од њих није десио на путничким летовима, мада је један за последицу имао расходовање оштећеног авиона. Међутим, током 1940. године су се десиле две катастрофе у размаку од тачно два месеца. Најпре је 22. августа те године авион Локид Електра регистрације YU-SBC на редовном лету Загреб – Сплит (Сињ) ударио у Велебит код Госпића, педесетак километара западније од предвиђене трасе лета. Страдали су пилот Владимир Стрижевски, радио-телеграфиста Душан Петровић и девет путника. Као узрок удеса наведено је јако олујно невреме у које је авион улетео на приморској страни планине, после чега је посада изгубила оријентацију и одлучила да прелети Велебит ка Лици, али је јако ниспоно струјање довело до удара авиона у планину.⁸⁹

Последња катастрофа једног авиона Аеропута десила се 22. октобра 1940. године код Борова, после полетања авиона Локид Електра регистрације YU-SBE за Загреб. Том приликом су погинули пилот Отмар Крепел, пилот на обуци Евгеније Баџић, радио-телеграфиста Људевит Антоновић и три путника, док је још један путник умро истог дана у болници у Осиеку. Спасено је шест путника. Према извештају комисије за испитивање удеса, убрзо по полетању је дошло до губитка снаге на оба мотора, после чега пилот није испоштовао процедуру за такве случајеве и наставио праволинијски лет ка терену за принудно слетање, већ је увео авион у леви заокрет покушавајући да се врати на аеродром и тиме изазвао губитак узгона, а затим и пад авиона. Укупно посматрано, Аеропут је између 1928. и 1940. године у удесима на редовним летовима изгубио четири авиона, а погинуле су 33 особе. Од четири несрећна случаја, три се могу приписати лошим проценама и непоштовању процедура од стране посаде, односно људском фактору, док се један може приписати неповољним метеоролошким условима.⁹⁰

⁸⁷ Č. Krunić, *CVKJI*, 247–249.

⁸⁸ AJ, 38-546-711, „Klici po preiskavi o letalski nesreči“, *Jutro*, 19. jul 1936; Č. Krunić, *CVKJI*, 249–250.

⁸⁹ Č. Krunić, *CVKJI*, 251–256; O. Petrović, Đ. Nikolić, *Yugoslav Electras*, 53.

⁹⁰ AJ, 38-362-512, „Nesreća putničkog aviona Beograd – Zagreb kod Borova“, *Novosti*, 23. oktobar 1940; AJ, 38-362-512, „Приликом несреће путничког авиона код Борова погинула су три члана посаде и четири путника“, *Политика*, 24. октобар 1940; Č. Krunić, *CVKJI*, 256–257; O. Petrović, Đ. Nikolić, *Yugoslav Electras*, 54.

3. Клипна ера 1945–1963.

3.1. Војно ваздухопловство у цивилном ваздушном саобраћају

Планирање обнове југословенског ваздушног саобраћаја започело је пре завршетка Другог светског рата. Најстарији познати документ на ову тему достављен је Комисији за привредну обнову земље већ 28. децембра 1944. године. Овај план је предвиђао увођење мреже путничких линија између највећих југословенских политичких и привредних центара, као и приморских градова, уз теретне линије које би повезивале и друге привредне центре. Уз редовне линије, предложено је да се, до обнове нормалног друмског и железничког саобраћаја, успостави и „курирски“ саобраћај лаким авионима. Овакве летелице би се користиле за везу са градовима који немају сталне аеродроме, али је до њих потребно хитно превести алате, машине, медицинска средства и посебно важне путнике. Уз предлог мреже линија, овај план је предвиђао набавку двадесет путничких авиона, десет курирских авиона, три амфибијска курирска авиона, одговарајуће количине резервних мотора и делова, горива, мазива и потрошног материјала, аеродромске опреме, различита возила, као и опрему за три врсте радионица: две механичке, шест столарских и једну финомеханичку.⁹¹

Још један документ, кратак извештај о раду Аеропута до Другог светског рата, садржао је предлоге мера за обнову ваздушног саобраћаја. На крају овог непотписаног документа, насталог вероватно крајем 1945. године налази се одељак насловљен са „Шта треба учинити“. Ту је предложено да се набаве амерички транспортни авиони Даглас ДЦ-3 из војних вишкова, или, ако то није могуће, немачки Јункерс Ју 52 из савезничког ратног плена; да се одмах подигну најнужније аеродромске зграде и инсталације за метеоролошку службу и службу везе; да се што пре прикупи и одабере сво летачко, техничко и административно особље потребно ваздушном саобраћају. Према речима аутора овог извештаја: „Цивилни ваздушни саобраћај је особито важан фактор, за привредни развој наше државе. Циљ је да овај саобраћај буде: уредан, редован, рентабилан, економски здрав и сигуран. [...] Сада је време да правилним основним решењима поставимо нову и здраву базу за наш будући цивилни ваздушни саобраћај за целу Федеративну Југославију“.⁹²

Лоше стање југословенске друмске и железничке мреже на крају Другог светског рата створило је потребу да се што пре организује унутрашњи и међународни ваздушни саобраћај. Већ у пролеће 1945. су авионима Транспортне групе ВЈА обављани летови по потреби од Београда ка Загребу, Задру, Подгорици и Барију. Током лета су вршени летови и према Љубљани, Скопљу, Софији, Тирани, Атини, Варшави, Прагу, Москви и Удинама. За ове летове нису продаване карте, већ су на основу молби издавана одобрења, тако да их не можемо сматрати правим ваздушним саобраћајем, док су летови ка иностранству вршени у циљу превоза југословенских државних и војних делегација. Поред тога, у Београд су почели да слећу и инострани војни авиони: совјетски, амерички, британски, француски и бугарски. Совјети су стационирали и једну транспортну авиогрупу у Београду, док су ваздухопловни аташеи при амбасадама САД и Велике Британије у Београду имали своје авионе и земаљске базе на београдском аеродрому.⁹³

⁹¹ АЈ, Савезна планска комисија (41), 41-15-29, реферат XI: *Обнова ваздушног саобраћаја*, 28. децембар 1944; Илија Кукобат, „Роџеси ваздушног саобраћаја у послератној Југославији 1945–1947“, *Istorija 20. veka*, br. 2 (2020), 174–175.

⁹² АЈ, Канцеларија Маршала Југославије (836), арх. јединица III-2-c/38, *Кратак извештај о југословенској цивилној авијацији*; I. Kukulat, „Роџеси ваздушног саобраћаја у послератној Југославији 1945–1947“, 175; И. Кукобат, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949. Између сарадње и супротстављања*, Београд 2020, 198–199. Иако је документ недатиран и непотписан, највероватније је састављен крајем 1945. или почетком 1946. због тога што се у извештају помиње да су „...у саобраћају свега два до три застарела саобраћајна авиона немачког порекла типа Јункерс 52“, а први лет овог типа авиона са ознакама ДФЈ обављен је 6. новембра 1945. на релацији Београд – Праг. Одлично познавање функционисања Аеропута указује на то да је аутор можда тамо радио.

⁹³ I. Kukulat, „Роџеси ваздушног саобраћаја у послератној Југославији 1945–1947“, 176.

Пре завршетка Другог светског рата покренуто је и питање организације државних органа у чијој надлежности би се нашло и цивилно ваздухопловство. Према једном нацрту организационе шеме ваздухопловства Народноослободилачке војске Југославије сачињеном 1944, Ваздухопловно одељење Врховног штаба је, поред осталих, у свом саставу требало да има и Саобраћајни одсек, чији шеф би имао чин ваздухопловног пуковника. Овај одсек је требало да садржи пет секција: за путнички саобраћај, робни саобраћај, међународну сарадњу, евиденцију и контролу саобраћајног парка и одређивање реда летења. Може се претпоставити да је овај предлог саставио неки бивши високи официр Ваздухопловства војске, будући да је, очигледно на основу предратног искуства, цивилно ваздухопловство требало да остане у надлежности војних органа. У саставу Команде ВЈА одраније је постојало Одељење за ваздушни транспорт, али је у циљу бољег управљања ваздушним саобраћајем крајем 1945. године основана Главна управа ваздушног саобраћаја (ГУВС) при Команди ВЈА. Ова установа је формирана по узору на друге главне управе при Министарству саобраћаја ДФЈ, односно ФНРЈ, али је због тадашње ситуације привремено била у саставу Команде ВЈА. У свом саставу је имала три одељења: Управно (са два одсека: управним и правним), Саобраћајно (са три одсека: саобраћајним, тарифско-таксеним и статистичким) и Финансијско-комерцијално (са два одсека: књиговодствено-рачуноводственим и материјалним), док су управе аеродрома, односно јавних ваздухопловних пристаништа (званичан назив) представљале посебне органе ГУВС и старале се о раду аеродрома и службе контроле летења.⁹⁴

Једина формација која је 1945. године била у стању да обавља ваздушни саобраћај било је ВЈА, односно његов Први ваздухопловни транспортни пук, настао из Транспортне групе. Већ 6. новембра 1945. обављен је први лет авиона са ознакама Демократске Федеративне Југославије на релацији Београд – Праг. Током 1946. године, Трећа ескадрила Првог транспортног пука, односно Транспортна ескадрила ГУВС, саобраћала је на линијама од Београда ка Прагу, Тирани, Скопљу, Подгорици (од лета 1946. Титограду), Сарајеву, Задру, Загребу и Љубљани, као и на релацији Загреб – Задар. Комерцијалним делом овог посла (продајом карата, смештајем страних посада и превозом путника до и са аеродрома) бавило се туристичко предузеће Путник. На располагању је било приближно петнаест авиона различитих типова (Јункерс Ју 52, Лисунов Ли-2, Даглас Ц-47) који су носили комбинацију цивилних и војних ознака: ронделе (кружне ознаке националне припадности летелице) на обе стране трупа и доњим површинама крила, југословенску заставу на кормилу правца, војно-евиденцијске и ескадрилске бројеве и провизорне цивилне регистрације формата YU-*** око рондела на трупу и на горњим и доњим површинама крила. За командама ових авиона били су искусни предратни ваздухопловци, међу њима и поједини бивши летачи Аеропута, активне и резервне старешине Ваздухопловства војске, примљене у Југословенску армију. У овом виду је током 1946. југословенским путничким авионима превезено око 10.000 путника и 100 тона терета. Почетком 1947. године извршене су припреме за прелазак ваздушног саобраћаја у надлежност цивилних органа: ГУВС је прешла у састав Министарства саобраћаја, а затим је из 1. транспортног пука издвојено пет авиона (три Дагласа и два Јункерса) и извршена демобилизација дела људства, који су затим званично преведени на рад у Министарство саобраћаја. Мада је рад војног ваздухопловства у ваздушном саобраћају био привремен и изнуђен тадашњим околностима, њиме су ударени материјални, кадровски и организациони темељи за даљи развој ваздушног саобраћаја социјалистичке Југославије.⁹⁵

⁹⁴ Војни архив, фонд Народноослободилачка војска Југославије, кутија 15, фасцикла 4, регистарски број 9/1 и 2, Шема организације ваздухопловства НОВЈ, бр. 6148. На документу је накнадно дописано: „Јула 1944“; I. Kukobat, „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947“, 178–179.

⁹⁵ Детаљније у: I. Kukobat, „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947“, 179–185.



Карта 7: мрежа линија Првог ваздухопловног транспортног пука вЈА (ГУВС) 1946. године

3.2. Оснивање државних органа и први прописи

Правно регулисање цивилног ваздухопловства на светском нивоу започето је већ 1944. на конференцији савезничких и неутралних земаља одржаној у Чикагу. Резултат рада ове конференције било је пет докумената: Завршни акт, Привремени споразум о међународном цивилном ваздухопловству, Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству (Чикашка конвенција), Међународни споразум о транзиту у ваздушном саобраћају и Међународни споразум о ваздушном саобраћају. Привременим споразумом је регулисано питање ваздушне пловидбе до ступања на снагу Чикашке конвенције и основана Привремена међународна организација за цивилно ваздухопловство. Садржао је одредбе о летовима преко држава потписница, мерама за олакшање ваздушне пловидбе, начину употребе ваздухоплова, аеродрома и навигационих уређаја, заједничким саобраћајним организацијама и аранжманима, обавезу потписница да достављају примерке свих споразума о ваздушној пловидби, као и статистичке податке. Чикашка конвенција почела је да важи 1947, чиме је заживела и Организација међународног цивилног ваздухопловства (ИКАО), специјализована агенција Уједињених нација за цивилно ваздухопловство. Органи ИКАО су Скупштина (састаје се сваке треће године), Савет, Секретаријат, Правни комитет и Комитет заједничких потпора службама ваздушне пловидбе (стална тела). У саставу Савета ИКАО су и Комитет за ваздушни саобраћај и Комисија за ваздушну пловидбу. Поред Чикашке, после Другог светског рата су донете и друге конвенције, попут Конвенције о кривичним делима и неким другим актима извршеним у ваздухопловима, Конвенције о сузбијању незаконитих аката

уперених против сигурности цивилног ваздухопловства и Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова, са циљем да се повећања безбедност цивилног ваздухопловства.⁹⁶

У Југославији, прве послератне године обележило је више измена у устројству државних органа задужених за цивилно ваздухопловство. Као што је већ речено, ГУВС је настала као установа Министарства саобраћаја ФНРЈ која је из техничких разлога током 1946. и почетком 1947. године била у саставу Команде ваздухопловства. Прелазак ГУВС у састав Министарства саобраћаја ФНРЈ довео је и до промене имена овог органа у Главна управа цивилног ваздушног саобраћаја (ГУЦВС). Део ове управе задужен за непосредно управљање ваздушним саобраћајем на територији ФНРЈ била је Управа ваздушне пловидбе, у чијем саставу су биле служба везе, односно контроле летења, и управе ваздушних пристаништа, које су третиране као управни органи. Према организационој структури од 16. јуна 1947, ГУЦВС је у свом саставу имала Кадровски сектор, Комерцијални сектор, Плански сектор, Сектор експлоатације, Секретаријат и Управу пристанишне, аеродромске и службе обезбеђења, као и управе ваздухопловних пристаништа.⁹⁷

Почетак 1950-их година донео је један неуспео покушај реорганизације југословенског цивилног ваздухопловства. Наиме, министар саобраћаја ФНРЈ Владо Зечевић је 1950. године предложио да се укине ГУЦВС као орган државне управе и ЈАТ као предузеће, а да се формира јединствена Главна дирекција Југословенског аеротранспорта која би обављала оба ова посла. Образложење за овакав поступак лежало је у чињеници да, после гашења Југословенско-совјетског акционарског друштва за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА), о ком ће бити више речи касније, не постоји потреба за одређеним бројем административних радника и да би се тиме управљање ваздушним саобраћајем учинило ефикаснијим. Поред тога, овакав систем постојао је у Совјетском Савезу, где је Аерофлот у суштини био само назив под којим су радили ваздушни саобраћај и привредна авијација као делови Главне управе, а касније и Министарства цивилног ваздухопловства.

Главна дирекција ЈАТ-а основана је указом Президијума Народне скупштине ФНРЈ о реорганизацији Владе ФНРЈ од 6. априла 1951. Функционисала је као орган Савета за саобраћај и везе Владе ФНРЈ, а њен директор био је члан Савета и имао два заменика. Један је био одговоран за опште послове и њему су били подређени Управно-контролно одељење, Комерцијално одељење, Рачуноводство, Персонални одсек, Планска евиденција и Секретаријат. Други заменик је био надлежан за оперативне послове са помоћницима за летачку и техничку службу, а били су му подређени Оперативни одсек, саобраћајна авијација, привредна авијација, Ауто-служба, техничко одржавање и Аероремонт. Непосредно потчињене директору биле су управе ваздушних пристаништа у Београду, Загребу, Љубљани, Сарајеву, Скопљу, Титограду, Сплиту и Дубровнику.⁹⁸

Иако се на први поглед чини да је спајањем ЈАТ-а и државних органа смањен број административних радника спајањем општих служби, овакав потез се показао као неправилан. Први разлог за ово јесте чињеница да државни органи задужени за цивилно ваздухопловство и авиокомпаније имају битно различите послове који се не могу спајати у оквиру једне установе. Други разлог било је изостављање спортског ваздухопловства из надлежности цивилних органа и омогућавање Ваздухопловном савезу Југославије да свој рад регулише потпуно самостално, у чему је уживао подршку Команде Југословенског ратног ваздухопловства. Формално-правни статус спортског ваздухопловства решен је тек половином 1950-их година,

⁹⁶ Оригинални текст Чикашке конвенције: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf, приступљено 13. новембра 2022; В. Filipović, *Odnos međunarodnog vazduhoplovnog prava...*, 17–18, 32–35.

⁹⁷ АЈ, Управа цивилног ваздухопловства (620), 620-8, Шема организације ГУЦВС, без броја, 16. јун 1947.

⁹⁸ АЈ, Председништво Владе ФНРЈ (50), 50-85-181, допис Министарства саобраћаја ФНРЈ Председништву Владе ФНРЈ бр. 5308 од 24. априла 1950. са предлогом решења о оснивању Главне дирекције ЈАТ-а, систематизацијом и организационом шемом; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 18, 7. април 1951; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, бр. 1, 1955, 3; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 199–200. Организационе шеме Министарства саобраћаја ФНРЈ и Главне дирекције ЈАТ-а видети и у: АЈ, Министарство саобраћаја ФНРЈ (162), 162–1.

када је дефинитивно уведено у надлежност одговарајућих цивилних органа, мада је Југословенска народна армија до распада Југославије имала утицаја на његову делатност.⁹⁹

Коначно раздвајање државних органа задужених за цивилно ваздухопловство од предузећа за ваздушни саобраћај извршила је Влада ФНРЈ доношењем Решења о укидању Главне дирекције југословенског аеротранспорта и оснивању Главне управе цивилног ваздухопловства (ГУЦВ) од 9. априла 1952. Са своје стране, ЈАТ је наставио са радом као класично привредно предузеће. Поред поменутих недостатака, још један разлог за раздвајање ГУЦВ и ЈАТ-а било је и увођење радничког самоуправљања у привреди, док у државним органима није било предвиђено постојање органа самоуправљања попут радничких савета.

По решењу о оснивању, ГУЦВ је остала орган Савета за саобраћај и везе Владе ФНРЈ, са задатком да врши све послове државне управе на пољу цивилног ваздухопловства осим оних у надлежности Савета за саобраћај и везе. ГУЦВ је стављено у надлежност да: организује и контролише летеће цивилних ваздухоплова над територијом ФНРЈ и да у том циљу оствари сарадњу са метеоролошком, санитарском, ватрогасном и другим одговарајућим службама; да предлаже и у границама својих надлежности доноси прописе за унапређење, обезбеђење и управљање цивилним ваздухопловством; да врши стручни надзор над летачким и техничким особљем, као и контролу ваздухоплова и ваздухопловног материјала у цивилном ваздухопловству; да врши надзор над извршењем прописа који се односе на цивилно ваздухопловство; да у међународним односима наступа као орган државне управе за цивилно ваздухопловство ФНРЈ, да припрема међународне споразуме и по овлашћењу склапа споразуме са међународним ваздухопловним организацијама; да као орган државне управе обавља првостепене и другостепене управне поступке.¹⁰⁰

У склопу реформе државне управе, Савезно извршно веће је 20. маја 1953. године донело Уредбу о организацији и раду Управе цивилног ваздухопловства (УЦВ). Она је била самосталан орган државне управе са следећим надлежностима: обезбеђење и сигурност ваздушне пловидбе; закључивање међународних споразума из области цивилног ваздухопловства и одређивање улазно-излазних коридора на границама ФНРЈ; давање сагласности на отварање унутрашњих и међународних линија, као и на увођење у употребу „новог ваздухопловног материјала и опреме“; надзор над изградњом и одржавањем ваздухопловних пристаништа и летишта, као и давање сагласности на њихове локације и идејне пројекте. УЦВ је деловала и као другостепени управни орган у односу на одлуке својих подређених органа, док је на одлуке УЦВ као првостепеног органа била могућа жалба Савезном извршном већу. Извршни органи УЦВ били су обласни центри за обезбеђење ваздушне пловидбе у Београду и Загребу, као и управе ваздухопловних пристаништа. Као што се види, делокруг њених послова остао је непромењен у односу на ГУЦВ. Према Закону о савезним органима управе из 1956. године, УЦВ је постала управни орган у саставу Секретаријата Савезног извршног већа (СИВ) за саобраћај и везе.¹⁰¹

УЦВ је 1954. у свом саставу имала четири главне државне комисије (за извиђање удеса у цивилном ваздухопловству, лекарско-летачку, за технички преглед и контролу ваздухопловног материјала и за испите летача у цивилном ваздухопловству), три одељења (за обезбеђење ваздушне пловидбе, међународне послове и техничку контролу аеродрома), два инспектората (за ваздухопловни материјал и летачко особље), четири одсека (правни, аналитичко-плански, финансијски и општи), један реферат (са санитарске послове) и два самостална саветника (правног и санитарског). Послове контроле летења обављала су два обласна центра за обезбеђење ваздушне пловидбе: Београд (са аеродромским центрима, односно контролама летења Београд, Сарајево, Титоград, Скопље, Дубровник, Охрид и Дурмитор) и Загреб (аеродроми Загреб, Љубљана, Сплит, Ријека, Пула, Задар и Блед). Граница зона

⁹⁹ И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 200.

¹⁰⁰ *Службени лист ФНРЈ*, бр. 20, 12. април 1952.

¹⁰¹ *Службени лист ФНРЈ*, бр. 21, 20. мај 1953; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 13, 28. март 1956; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 3–4.

надлежности између обласних центара био је 18. меридијан источно од Гринича (приближно на линији Славонски Брод – Дубровник) и ова подела је задржана до распада Југославије. Структура УЦВ је касније претрпела мање измене увођењем додатних служби, али је основна подела на организационе јединице задржана. Оснивањем УЦВ коначно је завршен период честих реорганизација државних органа надлежних за цивилно ваздухопловство. Реорганизације вршене су како би се пронашла што погоднија форма управљања овом делатношћу, али и да би се раздвојили послови управних органа од послова авиопревозилаца.¹⁰²

Године 1954, Југославија је ратификовала Чикашку конвенцију, али је уложила следећу резерву: „Засада и до даљег, ваздухоплови о којима је реч у члану 5 поменуте Конвенције морају имати одобрење за улазак и кретање у ваздушном простору Федеративне Народне Републике Југославије. Пријава за добијање овог одобрења треба да се преда дипломатским путем, сходно одредбама о ваздушној пловидби које су на снази у Федеративној Народној Републици Југославији“. Поменути чланом је летелицама земаља потписница дато право да без претходног одобрења прелећу територију и слећу на аеродроме других држава уколико је слетање некомерцијалне природе, док су југословенске власти инсистирале на издавању дозвола и за овакве летове. Повлачењем ове резерве ФНРЈ је 1960. године добила статус пуноправног члана ИКАО.¹⁰³

Ваздушни саобраћај је Уставом ФНРЈ из 1946. године стављен у искључиву надлежност савезних управних органа. Термин „ваздушни саобраћај“ замењен је касније „ваздушном пловидбом“, али је ова норма задржана током читавог постојања социјалистичке Југославије, па и после њеног распада, чак и када је уређење осталих грана саобраћаја пренето на републике, а дужност федерације била само да регулише основе саобраћајног система.¹⁰⁴ Према поменутом уставу, средства ваздушног саобраћаја била су општенародна имовина, односно имовина у рукама државе. Овим је укинута могућност било каквог облика приватне иницијативе у ваздушном саобраћају.¹⁰⁵

Први општи нормативни акт донет у циљу регулисања југословенског цивилног ваздухопловства после Другог светског рата била је Уредба о ваздушној пловидби, донета 1. јуна 1949. године. Први део (чл. 1–7) садржао је опште одредбе. Ваздухоплови су подељени на службене (војне, царинске и државне безбедности) и цивилне (ваздухоплови у ваздушном саобраћају, затим спортски, санитетски и други који не спадају у службене). Домаћи цивилни ваздухоплови смели су да лете над територијом ФНРЈ само уз одобрење Управе ваздушне пловидбе, а страни у складу са међудржавним споразумима или по одобрењу Министарства иностраних послова ФНРЈ. Забрањен је превоз било каквог оружја, муниције, експлозива, отровних гасова, киселина, лако запаљивих предмета, справа и апарата „који могу послужити за наношење штете сигурности и безбедности државе“ без посебног одобрења. Цивилни ваздухоплови, како домаћи, тако и страни, могли су се кретати над територијом ФНРЈ само унутар одређених ваздушних путева, од чега су изузете једрилице са југословенском регистрацијом. Сви ваздухоплови су смели да уђу и изађу из ФНРЈ само на одређеним тачкама, а страни су били дужни да одмах по уласку у ФНРЈ ступе у везу са најближим ваздухопловним пристаништем и да се јаве сваком пристаништу које надлете.

Други део (чл. 8–11) обухватао је одредбе о цивилним ваздухопловима. Цивилни ваздухоплови и опрема припадали су држави и државним предузећима, могли су се уступити на коришћење другим правим и физичким лицима само по одобрењу министра саобраћаја ФНРЈ. Сваки ваздухоплов морао је бити унет у одговарајући регистар код Управе ваздушне пловидбе и претходно прегледан од стране стручне комисије која је утврђивала његову

¹⁰² *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 4–5.

¹⁰³ АЈ, Савезно извршно веће (130), 130-962-1463, допис Правног савета ДСИП Савезном извршном већу, пов. бр. 9134, 6. април 1956; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 13–14; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960*, br. 7, 1961, 8, 15.

¹⁰⁴ Устав ФНРЈ, 1946, члан 44; Устав СФРЈ, 1963, чланови 160 и 161; Устав СФРЈ, 1974, чланови 274 и 281; Устав СРЈ, 1992, члан 77.

¹⁰⁵ Устав ФНРЈ, 1946, члан 14.

пловидбеност. За употребу радио-апарата било је потребно и одобрење Министарства пошта ФНРЈ. Ваздухоплов је током лета у ваздушном простору ФНРЈ морао имати следеће исправе: уверење о регистрацији, уверење о способности за летење, путну књигу ваздухоплова, дозволу за рад чланова посаде, списак путника, манифест за робу и пошту, план лета и одобрење за употребу радио-станице ако је био њом опремљен.

Трећим делом (чл. 12–17) регулисан је рад ваздухопловних пристаништа и летишта. Пристаништа су могла бити службена, јавна и специјална. Јавна ваздухопловна пристаништа могла су бити и царинска уколико су имала капацитете за рад царине и спречавање ширења заразних болести. Јавна пристаништа су била у власништву државе и под управом државних органа. За њихово коришћење и опслуживање ваздухоплова на њима плаћала се накнада. Средства за везу и навигацију на јавним пристаништима могла су бити само под контролом одговарајућих државних органа, односно управа јавних ваздухопловних пристаништа.

Четврти део (чл. 18–30) бавио се летењем. Сваки лет морао је бити одобрен од стране контроле летења надлежног ваздухопловног пристаништа. Одобрења за специјалне летове страних ваздухоплова преко територије ФНРЈ морала су бити тражена дипломатским путем најмање 48 сати унапред. Одобрења за редован саобраћај иностраних ваздухоплова тражена су на исти начин, али не за сваки лет, већ је одобраван ред летења за тражени временски период. Вођа ваздухоплова је пред лет морао да се увери да су обављене све техничке и навигационе припреме. Ваздухоплови нису смели да се крећу на висинама које би угрозиле безбедност ваздухоплова, лица у њему и лица и имовине на земљи осим у случају принудног слетања. Лица која су са собом носила фото- и кино-апарате, као и лично оружје, морала су да их предају вођи ваздухоплова. Одговорност и накнада штете коју би ваздухоплов учинио на земљи и територијалном мору утврђивани су по југословенским законима. Страни ваздухоплови смели су да слећу само на царинска јавна ваздухопловна пристаништа и после царинског прегледа и полетања нису смели да поново слећу на територији ФНРЈ осим у случају деловања више силе. Даље су регулисани поступци у случају одступања ваздухоплова од ваздушних путева (посебно граничних коридора) и надлежност за испитивање удеса.

Пети део (чл. 31–35) регулисао је ваздушни саобраћај. Ова делатност је дефинисана као „редовно или нередовно одржавање везе ваздухоплова између два или више места на земљи, било са преносом путника, робе или поште, било без тога“. Сви други летови сматрани су специјалним. Пренос робе и путника унутар ФНРЈ допуштен је само југословенским ваздухопловима. Вођа ваздухоплова био је и дисциплински старешина током лета. Посада, путници и роба морали су бити осигурани током лета. Уколико не би били осигурани, за сву штету је одговарао власник ваздухоплова.

Шести део (чл. 36–38) садржао је казнене одредбе. У случају да у радњи нема елемената кривичног дела, предвиђено је да се новчаном казном у износу од 10.000 до 20.000 динара казни онај: „ко пусти у саобраћај или остави у саобраћају ваздухоплов без знакова регистрације и народности, или без добијеног уверења о регистрацији или важећег уверења о способности за летење, као и вођа ваздухоплова који такав ваздухоплов води; ко преда ваздухоплов на управљање посади која нема дозволу за рад, као и вођа ваздухоплова који њим управља ваздухопловом, а нема те дозволе; власник ваздухоплова који није извршио осигурање посаде ваздухоплова, путника и робе; предузеће која не одржава тачно и уредно саобраћај за који се обавезало; вођа ваздухоплова кад својом немарношћу проузрокује уништење које од књига прописаних за ваздухоплов, или кад се у коју књигу упишу нетачни подаци; вођа ваздухоплова који крене ваздухоплов пре него што је утврђено да су извршене све навигационе и техничке припреме за лет; вођа ваздухоплова који не поступи по одредбама чл. 6 и 25 ове уредбе [непоштовање прописаних ваздушних путева и неодазивање на сигнале контроле летења у таквим случајевима, прим. И. К]; члан посаде који без оправдања напусти дужност на ваздухоплову; лице које је дужно да изврши навигационе и техничке припреме за лет, па их брижљиво не изврши; лице које поступи противно одредбама чл. 4, 21, 22 и 24 ове уредбе [превоз забрањених предмета и супстанци без дозволе; непридржавање страних ваздухоплова наређењима југословенских ваздухопловних

органа; летење на висинама нижим од безбедних; задржавање фото-, кино-апарата и личног оружја код путника током лета; слетање страног ваздухоплова на територији ФНРЈ ван царинског јавног ваздухопловног пристаништа, прим. И. К]; лице које неовлашћено уђе или се бави на делу ваздухопловног пристаништа за слетање или узлетање, као и лице које пусти или дозволи да се пусти стока на тај део; лице које без одобрења полети ваздухопловом; лице које угрози безбедност летења“. За вођење административно-казненог поступка овлашћена је Управа ваздушне пловидбе. За поступке по „лакшим прекршајима“ и изрицање казни од 1.000 до 2.500 динара овлашћене су управе ваздухопловних пристаништа. Ако је прекршај учињен на ваздухоплову, поступак је требало да води управа ваздухопловних пристаништа. Управама ваздухопловних пристаништа дато је право да задрже на пристаништу о трошку власника ваздухоплове и посаде са неуредним исправама док се неуредности не отклоне. У прелазним одредбама (чл. 39–40), министар саобраћаја ФНРЈ овлашћен је за доношење прописа о извршењу ове уредбе.¹⁰⁶

Као што се види из изложеног, Уредба о ваздушној пловидби била је знатно сажетија од предратног Закона. Поједине области које су у ЗВП биле обухваћене читавим одељцима (осигурање, удеси) овде су сведене на по један члан. Уредба је вероватно и замишљена као привремени акт који би важио до доношења новог закона. У појединим изворима наилази се на тврдњу да је ЗВП из 1928. де факто престао да важи после Другог светског рата. Заправо, он је вероватно по аутоматизму укинут на основу члана 2 Закона о неважности правних прописа донетих пре 6. априла 1941. године и за време непријатељске окупације, донетог 23. октобра 1946, којим су поништени сви југословенски прописи који су били на снази 6. априла 1941. Ипак, овај закон је оставио могућност да Президијум Народне скупштине ФНРЈ и президијуми народних скупштина југословенских република, у границама својих надлежности, дозволе примену неких норми из укинутих прописа уз одговарајуће измене. Нема доказа да је Президијум донео било какву одлуку која се у том смислу односила на предратне прописе о цивилној ваздушној пловидби. Поред тога, на омоту оригинала Уредбе о ваздушној пловидби стоји напомена да је донета по хитном поступку, што значи да је постојао правни вакуум који је требало што пре попунити. Ово је додатан доказ да су предратни прописи о цивилном ваздухопловству стављени ван снаге.¹⁰⁷

У наредним годинама су на основу Уредбе о ваздушној пловидби донети и други прописи којим су подробније регулисани различити аспекти југословенског цивилног ваздухопловства. Део њих имао је јавни карактер и објављиван је у *Службеном листу ФНРЈ*, док су други сматрани интерним и нису објављивани. Међу њима су били правилници о летењу цивилних ваздухоплова изнад територије ФНРЈ, о организацији и спровођењу здравствене службе на цивилним ваздухопловним пристаништима у ФНРЈ, о дозволама за рад летачког особља цивилног ваздухопловства, о извиђању удеса, о оцени телесне и душевне способности летачког особља у цивилном ваздухопловству, затим решења о висини накнада за услуге на јавним ваздухопловним пристаништима у ФНРЈ и о овлашћењу Управе цивилног ваздухопловства да одређује граничне улазно-излазне коридоре, као и упутства о издавању уверења о пловидбености, о контроли оправки ваздухоплова, о издавању дозвола за рад летачком особљу, о техничком прегледу ваздухоплова, и други.¹⁰⁸

¹⁰⁶ АЈ, 50-24-43, Уредба о ваздушној пловидби, бр. 73, 1. јун 1949; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 47, 4. јун 1949.

¹⁰⁷ *Службени лист ФНРЈ*, бр. 86, 25. октобар 1946; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten*, br. 12, 1966, 10.

¹⁰⁸ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 5–6; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten* 1956, br. 3, 1957, 3.

3.3. Формирање ЈАТ-а и ЈУСТЕ

Иако је ваздушни саобраћај током 1946. године добро функционисао под војним окриљем, ово је ипак био само привремен начин његовог уређења. Већ новембра 1946. године основана је Дирекција цивилног ваздушног саобраћаја ГУВС са пет авиона и 105 службеника, од чега 30 летача, 36 техничара различитих профила и 39 радника у администрацији. Било је предвиђено да почне са радом 1. априла 1947. године и да представља извршни орган ГУВС. Ипак, у марту 1947. године први пут наилазимо на назив под којим је ова дирекција и почела са радом – Југословенски аеротранспорт (ЈАТ). Овај назив није додатно појашњен у тренутку првог сигурног помена у документима, тако да се може претпоставити да је већ био познат и прихваћен у периоду између новембра 1946. и марта 1947, али нам његов творац и тачан тренутак настанка остају непознати. Може се претпоставити да је назив Југословенски аеротранспорт изабран као једноставнији него Дирекција цивилног ваздушног саобраћаја, како пун, тако и у виду скраћенице, али и због извесне сличности са називом Аеропут.¹⁰⁹

У складу са поменутиим планом, у првом делу 1947. је извршено пребацивање ГУВС у Министарство саобраћаја ФНРЈ, а затим и демобилизација дела људства из вЈА и њихов прелазак у одговарајуће цивилне административне и летачке структуре Главне управе. За цивилне потребе издвојено је и пет војних летелица које су предате ГУВС. Према допису ГУВС послатом 8. марта 1947 Министарству спољне трговине ФНРЈ, ваздушни саобраћај је требало да се отвара постепено, и то: 15. марта на линијама Београд – Титоград и Београд – Тирана, 1. априла на линијама Београд – Загреб – Љубљана – Трст и Београд – Скопље, 1. јуна на линијама Београд – Задар – Загреб, Београд – Сарајево – Дубровник, Загреб – Сарајево, Загреб – Сушак, Београд – Цирих – Париз – Брисел и Сушак – Загреб – Братислава – Праг и 1. октобра на линији Загреб – Задар. Ипак, првим даном рада ЈАТ-а сматра се 1. април 1947, мада немамо доказа да су се баш тог дана на његовим авионима појавиле његове ознаке. Интересантно је и да су вести о покретању ваздушног саобраћаја биле прилично штуре. Београдски листови *Борба* и *Политика* у својим издањима за 30. март 1947. донели су најаве о покретању ваздушног саобраћаја под надлежношћу Министарства саобраћаја од стране ЈАТ-а и Југословенско-совјетског акционарског друштва за цивилно ваздухопловство. У издању *Политике* од 6. априла 1947. наилазимо на један илустровани чланак са описом путовања између Београда и Загреба. Иако је фотографија релативно нејасна, чини се да на фотографисаном авиону у априлу 1947. није постојао натпис Југословенски аеротранспорт (до половине 1950-их је на авионима и документима исписивано и Југословенски аеро транспорт, понекад и са цртицом, аеро-транспорт). У издању *Борбе* за исти датум такође налазимо само једну кратку вест о томе да је 1. априла успостављен ваздушни саобраћај на релацијама Београд – Загреб – Љубљана, Београд – Сарајево, Београд – Титоград и Београд – Тирана, а најављено је и отварање других међународних и туристичких линија. Заиста, до краја те године, ЈАТ је летео и на линијама Задар – Загреб – Братислава – Праг, Београд – Праг, Загреб – Сарајево, Београд – Скопље, Београд – Дубровник и Београд – Загреб – Сушак.¹¹⁰

Према анализи извршења плана ваздушног саобраћаја за прво полугодиште 1947, ГУЦВС је Планском сектору Министарству саобраћаја саопштила да ЈАТ има свега четрдесет од предвиђених сто летача, тринаест од 64 авио-механичара и 21 од потребних 48 виших административних радника. Поређења ради, у Совјетском Савезу је било предвиђено

¹⁰⁹ АЈ, 620-5, допис ГУВС Планском одељењу Министарства финансија ФНРЈ; пов. бр. 123, 15. март 1947; I. Kukobat, „Роџеси vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947“, 184; Jovo Simišić, *Bio jedan JAT*, Beograd 2022, 23–24.

¹¹⁰ АЈ, 620-5, допис ГУВС Министарству спољне трговине ФНРЈ, пов. бр. 113, 8. март 1947; „Првог априла отпочиње редован цивилно ваздушни саобраћај између Београда и Загреба, Љубљане, Сарајева, Титограда и Тиране“, *Борба*, 30. март 1947, 9; Бр. П, „Наш цивилни ваздушни саобраћај повезаће ускоро све републичке центре са Београдом“, *Политика*, 6. април 1947, 4; „Ваздушни саобраћај – најбржа веза између наших центара и Тиране“, *Борба*, 6. април 1947, 4; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 25–26.

да на један авион долази десетак механичара, док је у Југославији било предвиђено само осам. Није се располагало ни довољним количинама резервних делова, нити одговарајућим алатом. Ипак, истакнуто је да је летачко особље на висини очекивања, као и да су авиони којима ЈАТ располаже „модерни, лепо уређени и одржавани и у том погледу не заостају ни за којом другом земљом.“ Уместо планираних осам, ЈАТ је располагао са седам авиона, обављао је саобраћај на свих пет предвиђених унутрашњих линија и три међународне, али је од планираних 6.700 путника у унутрашњем и 2.100 путника у међународном саобраћају превезао 6.300, односно 294 путника.¹¹¹

У овом тренутку, ЈАТ је функционисао онако како је првобитно и замишљено, односно као извршни орган ГУЦВС. Могло би се претпоставити, мада за то нема писаних доказа, да су се Југословени овде угледали на Аерофлот, чије су се територијалне управе бавиле и ваздушним саобраћајем. Ове управе, као ни Аерофлот у целини, нису представљале предузећа, већ органе ГУЦВ при Савету министара СССР задужене за руковођење свим видовима цивилног ваздухопловства осим спортског на одређеној територији. Решење Владе ФНРЈ о оснивању Државног предузећа за ваздушни саобраћај *Југословенски аеротранспорт* донето је тек 27. априла 1948. Као разлог за доношење овог решења наведено је да је потребно да се „...што целисходније реши[ло] питање Југословенског аеротранспорта како на територији ФНРЈ, тако и у иностранству“. Десетог септембра 1948. Влади ФНРЈ је упућен предлог о оснивању предузећа за поправку ваздухопловног материјала. Разлог за овакав поступак лежао је у чињеници да су све веће поправке авиона и другог ваздухопловног материјала вршене у иностранству, што је стварало велике, а непотребне трошкове. Поред тога, ово предузеће је требало да ради и за војне потребе, тако да би се, поред уштеде девизних средстава, осигурао развој техничке службе у ваздухопловству. Решењем Владе ФНРЈ од 27. септембра 1948. основан је Аероремонт, државно предузеће за оправку ваздухопловног материјала, али је већ у фебруару наредне године предложено да изврши спајање овог предузећа и ЈАТ-а. Образложење је гласило да су оба предузећа под административно-оперативним руководством ГУЦВС, као и да су сувише мала да би пословала рационално. Већ 1. марта 1949. донето је решење по ком су ЈАТ и Аероремонт престали са радом као самостална предузећа и спојени у јединствено Државно предузеће за ваздушни саобраћај *Југословенски аеротранспорт*, под административно-оперативним руководством Министарства саобраћаја ФНРЈ. На бази бившег Аероремонта развила се техничка служба ЈАТ-а. Из овога се види и да ЈАТ није био формални наследник Аеропута који је, макар само формално, и даље постојао до коначне ликвидације децембра 1948.¹¹²

Најранија организациона шема ЈАТ-а до које је било могуће доћи потиче из 1949. године. На челу предузећа је био директор, по чину мајор Југословенског ратног ваздухопловства (ЈРВ), а од нижих организационих јединица је имао Секретаријат са службом за друштвени стандард (раднички ресторан у Земуну), Персонални одсек, Плански одсек, Рачуноводство, Ауто-саобраћајни одсек, Комерцијални одсек (са два одељења: Материјалним и Комерцијалним), Аероремонт (са више радионица за поправку различитих делова и система на авионима) и Технички одред. На челу овог одреда био је начелник, пилот у звању капетана ваздушне пловидбе, ком су били подређени Саобраћајни одсек, Технички одсек и летачки састав. Техничари и летачи (пилоти, навигатори, механичари-летачи, радио-телеграфисти, стјуарди) су били распоређени у три бригаде саобраћајне

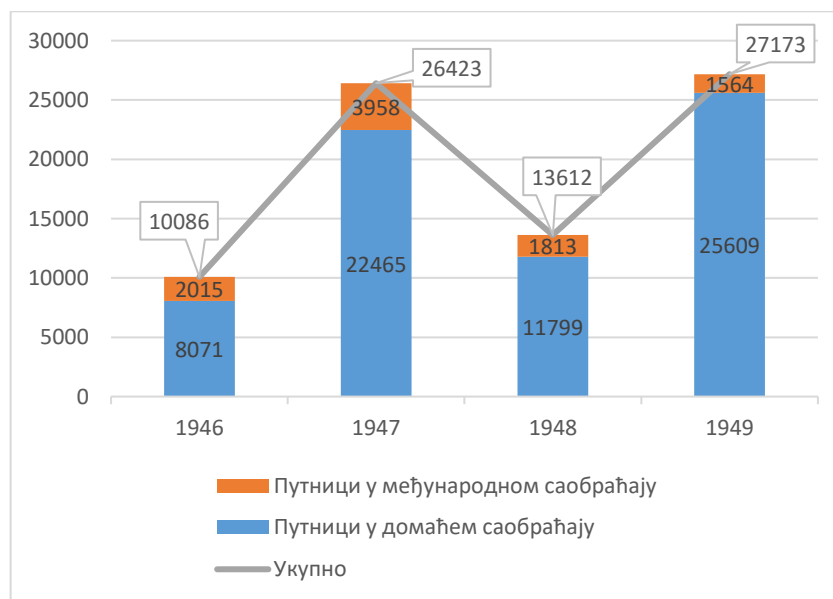
¹¹¹ АЈ, 620-6, Анализа испуњења плана за прво полугодиште 1947. г, пов. бр. 463, 26. јул 1947.

¹¹² АЈ, 50-85-181, допис Министарства саобраћаја ФНРЈ Председништву Владе ФНРЈ, бр. 4247/48, 10. април 1948, Решење Владе ФНРЈ о оснивању привредног предузећа Југословенски аеротранспорт, IV бр. 3062/48, 27. април 1948; допис Министарства саобраћаја ФНРЈ Председништву Владе ФНРЈ, пов. бр. 2576/48, 10. септембар 1948; Решење Владе ФНРЈ о оснивању Државног предузећа за оправку ваздухопловног материјала, IV бр. 7964/48, 27. септембар 1948; допис Министарства саобраћаја ФНРЈ Председништву Владе ФНРЈ, бр. 342, 15. фебруар 1949; Решење Владе ФНРЈ о спајању Државног предузећа за оправку ваздухопловног материјала и Југословенског аеротранспорта, IV бр. 1379/49, 1. март 1949; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, Београд 1987, 47; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 60.

авијације (свака са по четири авиона), једну школску бригаду (три авиона и један Линк-тренер), једну бригаду привредне авијације (дванаест авиона за запрашивање и један за фото-снимања из ваздуха) и једну курирску бригаду (два авиона). Још један путнички авион држан је ван свих ових формација, вероватно као резерва.¹¹³

У првој години пословања, 1947, ЈАТ је успео да превезе 26.423 путника и 89 тона робе. Већ у наредној години, број путника је спао на 13.612. ЈАТ је летео на линијама Београд – Загреб – Љубљана, Београд – Скопље, Београд – Сарајево – Дубровник и Београд – Праг – Варшава. За овакав пад постојала су два разлога. Део путника је преузело Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство, основано 1947, које је током 1948. почело да ради пуним капацитетом, док је други разлог лежао у општој редукацији ваздушног саобраћаја изазваној смањењем испорука авионског горива у првој половини 1948. године. Овакав режим је настављен и у првом делу 1949. године. Примера ради, од деветнаест путничких авиона којима су располагали југословенски авиопревозиоци у априлу 1949. коришћена су само два, а од три теретна – ниједан. За читав први квартал те године превезен је само 271 путника уместо планираних 11.300. Снабдевање горивом нормализовано је у другом делу године. Захваљујући томе, ЈАТ је успео да превезе 27.173 путника и тиме се врати на ниво из 1947. године. Повећању обима рада је допринео и нестанак конкурентске компаније.¹¹⁴

Графикон 2: резултати рада Првог транспортног пука (ГУВС) и ЈАТ-а у превозу путника 1946–1949.¹¹⁵



Односи Југославије и Совјетског Савеза у првим годинама после Другог светског рата обележени су блиском сарадњом на више поља, па тако и у саобраћају. Већ у завршном делу рата, југословенска страна предложила је оснивање више мешовитих друштава, односно предузећа у заједничком југословенско-совјетском власништву. У складу са споразумом о привредној сарадњи између две земље, потписаним 8. јуна 1946, требало је да се формирају оваква предузећа за експлоатацију и прераду нафте, боксита и алуминијума, олова, угља, црну металургију и цивилно ваздухопловство, као и Дунавско паробродарско друштво и заједничка

¹¹³ АЈ, 41-473-699, организационе шеме ЈАТ-а бр. 1–4, стр. пов. бр. 23 од 14. априла 1949. У свим другим документима помиње се Летачки одред уместо Техничког.

¹¹⁴ АЈ, 162–16, Извршење плана експлоатације цивилног ваздушног саобраћаја за месец април 1949; исто, Извршење плана експлоатације цивилног ваздушног саобраћаја за први квартал 1949; АЈ, 620-41, прегледи експлоатације ваздушног саобраћаја по данима током 1949. године; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 43; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 60; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 37.

¹¹⁵ Подаци преузети из: *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 8–9.

банка, уз могућност да се оснују и југословенско-совјетска предузећа за шумарство и производњу целулозе и папира.¹¹⁶

Мешовита предузећа за различите сврхе оснивана су и у другим земљама народне демократије, Мађарској, Бугарској и Румунији, чији су национални авиопревозници МАСОВЛЕТ, ТАБСО и ТАРС настали управо у том облику. Као пример како су радила ова предузећа узећемо совјетско-румунску авиокомпанију ТАРС. Ово предузеће, основано августа 1945. године, „[...] је узело у закуп на тридесет година све аеродроме у Румунији са пратећим објектима, радионицама и радио-навигационим средствима, док је СССР уложио авионе, резервне делове и по потреби радио-навигациона средства. Оба власничка удела износила су по милијарду леја по курсу из 1939. године. Друштво је уживало монопол на обављање ваздушног саобраћаја унутар Румуније, радило је по њеним законима, а авиони су носили румунску заставу и регистрације. Ка Совјетском Савезу је имало право одржавања линије Букурешт – Галац – Јевпаторија. Друштво је било деоничко и ослобођено плаћања пореза, његов председник је био румунски држављанин, а генерални директор и његов помоћник Совјети. Управни одбор су чинила три Румуна и три Совјета. На територији Румуније претежно су запошљавани румунски, а на територији СССР совјетски држављани“. Упадљиво је да је ово друштво основано свега неколико месеци по окончању Другог светског рата у Европи, из чега се јасно види да је Румунија већ увелико уведена у совјетску утицајну сферу.¹¹⁷

Иако је нацрт уговора о оснивању Југословенско-совјетског акционарског друштва за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА) припремљен већ током 1946. године, коначно је потписан 4. фебруара 1947. у Москви. Према уговору, „као оснивачи предузећа означени су [...] ГУВС ФНРЈ и Главна управа цивилног ваздухопловства СССР (рус. Главное управление гражданского воздушного флота СССР). Укупан оснивачки улог у ЈУСТИ је одређен на 200.000.000 динара, при чему оба оснивача улажу по 50%, и то: Југославија читаве аеродроме Лучко код Загреба и Бутмир код Сарајева заједно са припадајућим радио-навигационим уређајима, затим одређене секторе на аеродромима у Београду, Мостару, Љубљани, Нишу, Скопљу и Титограду, просторије за управу Друштва у Дому Аеро-клуба у Београду и 5.000.000 динара готовог новца, а у року од три године по потписивању споразума и „цивилни аеродром у околини Београда“; СССР током 1947. дванаест авиона типа ПС-84, цивилне верзије Ли-2 (десет путничких и два теретна) и пет авиона Поликарпов По-2 са припадајућим резервним моторима и деловима, возила за стартовање авионских мотора, аутобусе, теретне, противпожарне и путничке аутомобиле, једну ваздухопловну радионицу, радио-станице, радио-гониометре и другу опрему. Особље је могло бити југословенско и совјетско, а Управни одбор од шест чланова чинила би по три држављанина ФНРЈ и СССР. У случају да уложена средства не достигну вредност од 100.000.000 динара, разлика би била надокнађена готовим новцем. Треба имати на уму да се овде није радило о класичном акционарству. Једини власници акција су биле две државе и оне нису могле бити стављене у слободан промет будући да планска привреда не познаје трговину вредносним хартијама. Авиони ће носити југословенске регистрације и заставе, а предузеће ће радити по

¹¹⁶ „Споразум о економској сарадњи између СССР и ФНРЈ“, *Југословенско-совјетски односи 1945–1956. Зборник докумената*, прир. Љубодраг Димић и др, Београд 2010, 119–122; Чедомир Крунић, „Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА“, *Лет*, бр. 2 (2000), 127; Milan Gulić, Momir Ninković, „Мјеšovita jugoslovensko-sovjetska društva. Slučaj JUSTE“, *Istorija 20. veka*, br. 1 (2014), 143–145; Милан Гулић, *Од Батине до Галца. Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу 1944–1953*, Београд 2015, 139–143; Момир Нинковић, „Неуспешни преговори о организацији југословенско-совјетских мешовитих друштава (1945–1947)“, *Токови историје* бр. 2 (2015), 129–153; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 119–120.

¹¹⁷ Дипломатски архив Министарства спољних послова Републике Србије (ДАМСП), фонд Политичка архива (ПА), година 1945, Румунија, фасцикла 77, пов. бр. 3413, допис Представништва ДФЈ у Букурешту Министарству иностраних послова ДФЈ, 15. август 1945; Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 127–129; М. Гулић, *Од Батине до Галца*, 131–138; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 120–121. Више информација о мешовитим друштвима за цивилно ваздухопловство видети у: Д. Соболев, *Хроника советской гражданской авиации 1941–1960. 22 (Хроника 1941–1960)*, Москва 2020.

југословенским законима. Рок важења Уговора је одређен на тридесет година, после чега би ФНРЈ стекла право да откупи совјетски удео у ЈУСТИ, а уколико то не уради, важење Уговора би се продужило до споразумне ликвидације предузећа.¹¹⁸

Према Статуту, у делокруг рада ЈУСТЕ спадало је вршење путничког, теретног и поштанског ваздушног саобраћаја на унутрашњим и међународним линијама, као и употреба авијације у привредне сврхе. Акционарски капитал од 200.000.000 динара подељен је у 2.000 акција вредности од по 100.000 динара, од којих је по хиљаду припадало Југославији и Совјетском Савезу, односно њиховим управама цивилног ваздухопловства. Сви износи су израчунати према ценама из 1938. године. Управни органи су били Главна скупштина акционара, Управни одбор од шест чланова и генерални директор са својим замеником, као и Надзорни одбор од три члана. Конституисање предузећа обављено је већ 8. фебруара 1947. За вршиоца дужности генералног директора је изабран Александар Орлов (на овом месту га је као генерални директор заменио Андреј Бочкаров 29. марта 1948), за његовог заменика Јеврем Бјелица, за председника Управног одбора Јоже Борштнар, а Дирекција је формирана до 1. марта исте године. Судска регистрација трајала је све до краја априла због нејасноћа у прописима о мешовитим акционарским друштвима“. У организационом смислу, ЈУСТА је имала службе, секторе, одељења и одсеке, и то: Летачку службу, Саобраћајно-комерцијалну службу (са два одсека: Саобраћајно-пристанишним и комерцијалним), Финансијску службу, Техничку службу (са радионицом), Службу везе (радио-телеграфисти и радио-гониометристи распоређени на аеродромима под управом ЈУСТЕ), Плански сектор, Одељење за техничко снабдевање, Персонално одељење, Прихватно одељење, управе ваздухопловних пристаништа у Београду, Титограду, Загребу, Сарајеву и Задру, билетарнице и секретаријат.¹¹⁹

По доласку првих авиона из Совјетског Савеза, ЈУСТА је почела са радом на линији Београд – Титоград – Тирана 28. јула 1947. године, постепено преузимајући линије које је уместо ње претходно одржавао ЈАТ. У првој години пословања ЈУСТА је превезла свега 6.294 путника и 77 тона робе. Разлог за овако слаб пословни резултат лежао је у касном пријему авиона из Совјетског Савеза (до краја године три путничка и два теретна), као и у губитку једног у удесу на лету из Београда за Титоград. Тек са пријемом остатка предвиђене флоте (још седам путничких авиона, пошто изгубљени није надокнађен) ЈУСТА је почела да парира ЈАТ-у, тако да је током 1948. превезла 14.117 путника, 505 више него ЈАТ. Имајући у виду да је добила на управу и неколико аеродрома (а тиме и приходе од такси на слетање) и да је добијала авионе брже него ЈАТ, могло би се рећи да је ЈУСТА била у повољнијем положају него домаћи авиопревозилац. Ипак, овакав положај није дуго трајао. Поједине линије укидане су због слабог искоришћења. Због несташице горива и слабих комерцијалних резултата на више линија, ЈУСТА је током 1948. била приморана да своју делатност сведе само на линију Београд – Титоград – Тирана, а од септембра те године само на линију Београд – Титоград. Своје последње летове извела је 3. јануара 1949, превезавши укупно 34 путника на поменутој релацији.¹²⁰

Извесне сумње у сврсисходност постојања ЈУСТЕ јавиле су се и на југословенској, и на совјетској страни већ у време њеног оснивања. Већ у априлу 1947, Јосиф Висарионович Стаљин је приликом разговора са Едвардом Кардељем, Владимиром Поповићем и Станојем Симићем у Москви изјавио да мешовита друштва јесу одговарајућа форма рада у

¹¹⁸ „Споразум између Владе СССР и Владе ФНРЈ о оснивању Југословенско-совјетског друштва за цивилно ваздухопловство“, *Југословенско-совјетски односи 1945–1956*, 161–165; Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 127–129; М. Gulić, М. Ninković, „Slučaj JUSTE“, 143–148; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 121–122.

¹¹⁹ АЈ, Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство (290), 290-3, Сумарник планираног особља ЈУСТЕ за 1948. годину по струкама и јединицама; Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 129–131; М. Gulić, М. Ninković, „Slučaj JUSTE“, 149, 153; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 122–123.

¹²⁰ АЈ, 290-3, редови летења из друге половине 1947. и прве половине 1948. године; АЈ, 620-41, Преглед експлоатације ваздушног саобраћаја за 3. јануар 1949; Музеј ваздухопловства (МВ), Збирка ваздушног саобраћаја, кутија ЈУСТА, писмо Ладислава Амброжича Борису Кидричу, 29. април 1948; *Priča o Jugoslovenskom Aerotransportu*, 43; Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 138–143; М. Gulić, М. Ninković, „Slučaj JUSTE“, 150–153; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 123–126.

ваздухопловству и речној пловидби, али да друга предузећа треба оснивати као југословенска, а да ће СССР за њих обезбедити средства за рад. Истом приликом је изјавио да би мешовита друштва требало оснивати у „сателитским земљама“, али не и у „савезничким и пријатељским, као што је Југославија“. Примедбе су долазиле и са југословенске стране. Током 1947. је у једном подсетнику састављеном у Министарству саобраћаја ФНРЈ изнета процена да постојање ЈУСТЕ нема смисла због непостојања објективне потребе за два предузећа за ваздушни саобраћај. У реферату који је априла 1948. председнику Привредног савета Владе ФНРЈ Борису Кидричу доставио главни управни к ГУЦВС генерал-мајор Ладислав Амброжич стоји да ЈУСТА представља сметњу нормалном развоју југословенског ваздушног саобраћаја из два разлога. Први је била чињеница да је као предузеће за ваздушни саобраћај ЈУСТА преузела на себе део надлежности државних органа (управљање аеродромима и контролу летења), мада је на то имала право према споразуму о оснивању. Други је било дељење малог броја кадрова оспособљених за различите послове у ваздушном саобраћају између два предузећа. Стога је Амброжич препоручио да се измени статут ЈУСТЕ и њена делатност сведе искључиво на обављање ваздушног саобраћаја или да се предузеће потпуно угаси, што је сматрао бољим решењем. Још у јануару 1948. Амброжич је наредио да ГУЦВС преузме управу над аеродромима. На дан 3. јануара 1949, ЈУСТА је прекинула са обављањем ваздушног саобраћаја, а за особље је организована теоријска настава. Већ 16. марта исте године, Влада ФНРЈ је предложила Савету министара СССР да се мешовита предузећа ликвидирају, што је са совјетске стране прихваћено. Протокол о ликвидацији потписан је 31. августа 1949, при чему је ФНРЈ преузела неизмирене обавезе предузећа и спровођење ликвидационог поступка, обезбедила повраћај преостале и надокнаду за уништenu и утрошену совјетску имовину и новчани улог. Југословенско особље преузели су ЈАТ и Министарство саобраћаја ФНРЈ, 9. септембра је покретна имовина послата у Мађарску возом, а авиони су 10. и 11. прелетели за Будимпешту. Ликвидациони поступак завршен је 28. децембра 1949, чиме је ЈУСТА и званично престала да постоји.¹²¹

Сличну судбину доживела су и друга мешовита предузећа за цивилно ваздухопловство у Источној Европи. Током 1955. године, Мађарска, Румунија и Бугарска су откупиле совјетске уделе у својим авиокомпанијама, тако да је из МАСОВЛЕТА настао Малев, а ТАРС је постао ТАРОМ. Бугарска авиокомпанија је наставила да послује под бугарским називом ТАБСО и енглеским *Bulgarian Air Transport* све до 1968. године, када је променила назив у Балкан.¹²²

Рад ЈУСТЕ је од самог почетка био обележен неправилностима. Ниједан од оснивача није у друштво унео имовину на начин предвиђен уговором. Формално-правни положај ЈУСТЕ није био решен пошто су акционарска друштва у југословенском законодавству сматрана приватним предузећима, док су у овом случају једини акционари биле две државе. Коначно, добијањем управе над појединим аеродромима, а тиме и обављања пристанишне службе и убирања прихода од накнади за слетања, ЈУСТА је стављена у раван са југословенским државним органима за цивилно ваздухопловство. Југославија представља јединствен случај међу земљама народне демократије када су у питању мешовита друштва са совјетским власничким уделом. Док су у Пољској и Чехословачкој обновљене предратне компаније ЛОТ и ЧСА без совјетског власничког удела, а у Мађарској, Румунији и Бугарској основана мешовита предузећа, Југославија је имала и сопствену авиокомпанију, и мешовито друштво за цивилно ваздухопловство. Оваква друштва су основана још и у Народној Републици Кини и Северној Кореји. Уочљива је правилност да су, бар у Европи, националне авиокомпаније постојале у земљама-победницама Другог светског рата, док су у пораженим оснивана мешовита друштва. Иако је Кина била на страни Савезника у Другом светском

¹²¹ АЈ, 162–2, Подсетник о ЈУСТИ, без броја и датума. Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 146–150; М. Гулић, М. Нинковић, „Случај ЈУСТЕ“, 158–162; М. Гулић, *Од Батине до Галца*, 219–230; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 125–127. Да је наведени подсетник састављен 1947. види се из тога што се у почетном делу наводи да ЈУСТА располаже са свега пет авиона.

¹²² Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 155; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 131–132.

рату, а Кореја ослобођена од јапанске колонијалне власти, постојање мешовитих друштава у овим земљама могло би се објаснити недовољно развијеном ваздухопловном инфраструктуром и недовољним домаћим кадровским потенцијалом да би се самостално оснивале националне авиокомпаније. Може се претпоставити да се овако размишљало и у Југославији, али се онда намеће питање због чега је југословенска држава била спремна да, поред мешовитог друштва, улаже део веома ограничених материјалних средстава и људства у сопствено предузеће. ЈУСТА је у каснијим југословенским наступима пред међународним организацијама представљана као средство совјетске експлоатације југословенске привреде, што је тврђено за мешовита друштва у свим земљама у којима су постојала. Иако је постојала свега две године и није оставила већег трага у историји југословенског ваздухопловства, ЈУСТА представља веома добар показатељ кретања југословенско-совјетских односа у првим послератним годинама, према речима Милана Гулића и Момира Нинковића, „почевши од ратног савезништва, преко најтјешње сарадње до отвореног непријатељства и стајања на ивици провалије зване рат“.¹²³

Гашењем ЈУСТЕ, ЈАТ је у наредном периоду остао једина југословенска авиокомпанија. Ово је било корисно на више начина: више није било конкуренције на домаћем тржишту, а преузимањем дела људства ЈУСТЕ је кадровски ојачан. Ипак, и даље се лутало по питањима организације. Као што је већ речено, ЈАТ је 1951. године спојен са државним органима за цивилно ваздухопловство у јединствену структуру, Главну дирекцију ЈАТ-а, која је требало да функционише и као управни орган, и као авиокомпанија, у оквиру Савета за саобраћај и везе Владе ФНРЈ. Паралелно са тим је текао и поступак увођења самоуправљања у ЈАТ. У марту 1951. основани су Раднички савет и Управни одбор, органи карактеристични за предузећа у привреди, али не и државне органе. Исте године, ЈАТ је постао члан Међународног удружења авиопревозилаца (ИАТА). После укидања Главне дирекције ЈАТ-а као органа Савета за саобраћај и везе, ЈАТ је наставио са радом као привредно предузеће.¹²⁴

У периоду од 1950. до 1954. ЈАТ је прошао кроз тежак период у свом пословању. Иако су на међународном плану отворане нове линије, а број превезених путника доживео велики скок захваљујући повећавању броја летова на домаћим линијама током 1950, уследила је стагнација, а затим и пад броја путника из више разлога. Поверење јавности у ваздушни саобраћај било је пољуљано низом удеса који су се догодили током 1950. и 1951. године, а скоро сви су били изазвани грешком посаде. Изгубљени авиони надокнађени су куповином додатних, као и конверзијом теретних у путничке. Крајем 1951, Савет за саобраћај и везе Владе ФНРЈ донео је решење о повећању цена карата у ваздушном саобраћају. Док су цене 1947. биле релативно ниске (нпр. 840 динара на релацији Београд – Загреб или 1.100 динара за линију Београд – Љубљана; ради бољег схватања тадашњих цена, примерак дневних новина је 1947. коштао два динара) и постепено су повећаване (марта 1950. су износиле 1.480, односно 2.000 динара на наведеним линијама) ново повећање је било вишеструко. Тако је карта од Београда до Загреба сада коштала 4.600 динара, а до Љубљане 6.200 динара. Цене на сезонским линијама су биле још више, тако да је за лет до Београда до Дубровника требало издвојити 7.700 динара. Тарифе су смањене већ у јануару 1952 (на поменутих релацијама: 3.000, 4.100 и 4.500 динара), али су и даље остале више него раније. Број превезених путника пао је са 86.661 1951. године на 61.248 наредне и вратио се на ниво из 1951. године тек 1954. Са позитивније стране, у ово време је покренут и процес модернизације флоте куповином три америчка путничка авиона типа Конвер ЦВ-340 у циљу појачавања међународног саобраћаја. Занимљиво је да се ЈАТ током 1951. године укључио у акцију лечења великог кашља код деце. Организовани су посебни летови током којих би авиони типа Даглас ДЦ-3, који нису имали кабину под притиском, по пола сата кружили на висини од 3.500 метара. Показало се да су на

¹²³ Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 150; М. Гулић, М. Нинковић, „Случај ЈУСТЕ 162; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 130–132.

¹²⁴ Ј. Симићић, *Био један ЈАТ*, 46–49, 53–55.

овај начин ублажавани симптоми великог кашља, а забележени су и случајеви потпуног излечења оболеле деце.¹²⁵

Године 1955. комисија Државног секретаријата за послове народне привреде извршила је проверу рада ЈАТ-а у претходној и првим месецима те године и о томе сачинила извештај на 87 страна. ЈАТ је тада у свом саставу имао Инспекторат, Секретаријат, Правну службу, Саобраћајну дирекцију, Комерцијалну дирекцију, Финансијску дирекцију, Техничку дирекцију и Привредну авијацију. Саобраћајна дирекција обухватала је летачко особље. Комерцијална дирекција је у свом саставу имала Саобраћајно-пропагандно одељење, Продајно одељење, пословнице у ФНРЈ (Београд, Загреб, Сарајево, Љубљана, Титоград, Скопље, Дубровник, Сплит, Ријека, Охрид, Задар, Пула, Херцег Нови) и представништва у иностранству (Грац, Франкфурт (са испоставом у Минхену), Париз, Атина, Истанбул, Цирих). Техничка дирекција била је сачињена од бироа и одељења задужених за различите системе на авионима, при чему је упадљиво да су многи од њих били дуплирани (нпр. авионски биро и авионско одељење, моторски биро и моторско одељење, погонски биро и одељење). У погледу кадровске структуре, на дан 31. марта 1955. ЈАТ је имао 685 запослених, и то седамнаест у Секретаријату и кабинету генералног директора, четворо у Правној служби, троје у Инспекторату, деветнаест у Привредној авијацији, деведесет у Саобраћајној дирекцији, 53 у Финансијској дирекцији, 180 у Комерцијалној дирекцији и 319 у Техничкој дирекцији. Петнаест службеника Комерцијалне дирекције било је распоређено у представништвима у иностранству (пет у Франкфурту, по два у Паризу, Минхену, Бечу и Грацу, као и по један у Истанбулу и Атини).

Комисија је током прегледа закључила да је организација предузећа „широко постављена и исцепкана на дирекције и самосталне секторе, који се даље деле на мноштво одељака, бироа и других организационих јединица“, те да не одговара потребама и материјалним могућностима предузећа. Како је комисији речено у ЈАТ-у, организација је преузета од страних авиокомпанија са много разгранатијим пословањем, док је Техничка дирекција устројена по узору на швајцарски Свисер. Велики број руководећих места уведен је како би што више запослених имало више плате.

Посебан проблем представљале су пословнице. Према налазу комисије, само је титоградска пословала рентабилно, будући да су њени трошкови износили 7,1% од укупног промета, док су у другим случајевима достизали и по 35%. Најслабије резултате је имала пословница у Пули, чији су издаци били чак 520% већи од промета. Стога је предложено да се задрже пословнице само у Београду, Титограду и Загребу, а да се у другим местима продаја карата препусти Путнику, који би наплаћивао провизију од 5% по продатој карти. У још горем стању била су представништва у иностранству, која су само у Грацу и Франкфурту заиста продавала карте, док су друга „одржавала везу“ са страним компанијама, које су уз провизију продавале ЈАТ-ове карте. Као пример је искоришћено представништво у Истанбулу. Турска авиокомпанија која је заступала ЈАТ продала је карте у вредности од 23.285.581 динара, наплативши на име провизије 2.147.589 динара, односно 7,5%. ЈАТ је још 2.245.000 динара платио на име личних зарада и режијских трошкова за тамошње представништво, што је био чист губитак. За 1955. били су предвиђени и велики издаци за уређивање представништава (откуп локала, набавку намештаја и инвентара) у Минхену, Бечу, Картуму, Адис Абеби, Басри, Делхију и Истанбулу. Дешавало се и да ЈАТ о свом трошку адаптира пословни простор у туђем власништву, а бележени су и прекомерни издаци за набавку намештаја.

Забележен је и низ неправилности у раду Техничке дирекције. Није вођена правилна евиденција и инвентар опреме и алата, који су често чувани у неодговарајућим условима. Комисија је закључила и да су, од 5.007 авиодана током 1954. године (тринаест авиона типа

¹²⁵ АЈ, Савез комуниста Југославије, Комисија за привреду (507-XI), 8-II/56, Записник са састанка код председника Привредног савета Владе ФНРЈ, бр. 252, 20. септембар 1951; исто, 8-II/58, Записник са састанка код председника Привредног савета Владе ФНРЈ, бр. 252, 24. септембар 1951; АЈ, 620-64, допис Министарства саобраћаја ФНРЈ Дирекцији ЈАТ-а, бр. 3100, 2. март 1950, са приложеним Решењем о измени Тарифе за превоз путника [...]; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 47, 24. октобар 1951; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 5, 29. јануар 1952; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 44; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 62; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 57–58.

Даглас ДЦ-3 било је у флоти читаве године, док је један Конвер ЦВ-340 уведен у употребу 13. априла и био у ЈАТ-у 262 дана), авиони били ван употребе око 1.800 авиодана, што је одговарало неупотребљивости пет авиона током читаве године. Једини Конвер у флоти није коришћен чак 136 од 262 расположива дана. Укупно је остварено 68.683 минута, тј. скоро 1.145 сати кашњења, од чега 18.570 минута из техничких разлога. Резервни мотори нису чувани на одговарајући начин, а бележени су и случајеви да су мотори експлодирани приликом старта услед неправилног руковања. Чињеница да су се такви откази дешавали и претходних година указивала је на то да нису предузимане одговарајуће мере на њиховом спречавању. Дешавало се и да се опрема купљена у иностранству за девизе уопште не користи. За пропусте у раду Техничке дирекције окривљен је њен директор, за ког је речено да је свој посао препустио шефовима различитих бироа, који су се пак углавном бавили канцеларијским пословима уместо практичним радом.

Набавке из иностранства вршене су несистематично. Дешавало се да неки резервни део буде поручен тек када би се установило да је на неком авиону већ отказао или да се наручују у недовољним количинама, док је других набављано и превише. Наручбине су вршене без потребне документације или директно од једне фирме без јавне лицитације, што је водило нерационалном трошењу девизних средстава. Нису поштовани ни прописи о девизном пословању, будући да је ЈАТ исплате вршио директно продавцима, уместо преко Народне банке ФНРЈ. Велике издатке имало је и Пропагандно одељење, углавном везане за израду различитих рекламних предмета, од којих су многи поклањани, као и за куповину свог инвентара. Комисија за преглед је отворено изнела став да би много боља реклама за ЈАТ били већа безбедност, удобност и уредност саобраћаја.

Још један извор великих трошкова била су путовања службеника ЈАТ-а у иностранство, често без преке потребе или дуже него што је било потребно. Забележен је и низ мањкавости у књиговодству. Није вођена правилна евиденција набавки и утрошка материјала по погонима, биланси у финансијским књигама се нису слагали, дешавало се да у налозима за књижење нема потребне документације, средства су трошена ненаменски. Покушан Без нарочитог разлога су поједини положаји превођени у више платне разреде, а трошкови репрезентације су бележени као материјални, односно режијски и пропагандни. Утврђено је и да је Инспекторат ЈАТ-а уочио више неправилности и злоупотреба у раду предузећа, али да руководство по том питању није предузело никакве кораке. Напоследку је одбијен и завршни рачун предузећа за 1954. годину и одређено да се сачини нови.

У циљу отклањања уочених недостатака, комисија је изнела низ предлога. Препоручено је да се смањи број организационих јединица, као и да се руководиоци више посвете непосредном управљању пословима уместо административном раду. Број пословница у Југославији и представништава у иностранству требало је свести на најмањи потребан. Биро за увоз и набавке требало је преместити из Техничке у Комерцијалну дирекцију, а материјално књиговодство одвојити од магацина како би се спречиле злоупотребе. Препоручено је и да се број запослених смањи, а њихове зараде поново распореде у ниже разреде, донесе правилник о пословном реду, уведе строжа евиденција рада на летелицама и утрошка материјала, строже контролише радно време и радницима Техничке дирекције забрани изношење алата са радног места и приватан рад током паузе, ограничи адаптација туђих објеката и куповина намештаја за потребе ЈАТ-а и уведе боља заштита материјала у магацину од пропадања. Службу набавки у иностранству требало је организовати тако да се тачно зна ко има право да врши наручбине и склапа погодбе уз одлуку директора и Радничког савета донету на основу плана инвестиција и набавки. Препоручено је да се смање трошкови репрезентације и пропаганде, ограниче путовања у иностранство, ревидира износ дотације из савезног буџета, спроведе нов попис материјала у складиштима и погонима и изврши детаљна ревизија пословања за 1953. и 1954. годину. Коначно, финансијски инспектори су предузећу поднели решење о отклањању констатованих неправилности, против одговорних лица и предузећа је требало да поднесу

пријаву надлежном јавном тужилаштву, а препоручено је да дотични буду смењени са својих положаја. Нажалост, нема извора о томе јесу ли и како спроведене препоруке ове комисије.¹²⁶

Да је стање у ЈАТ-у лоше указивано је и на друге начине, о чему говоре два анонимна писма са краја 1955. и почетка 1956. године. Прво писмо послато је крајем 1955. године Едварду Кардељу и посвећено је неповољном положају пилота ЈАТ-а који је доводио до озбиљног угрожавања безбедности ваздушне пловидбе, о чему ће бити више речи касније. Као одговорне за лоше стање у ЈАТ-у, нарочито у Саобраћајној дирекцији, аутор овог писма навео је руководство те дирекције, које је окарактерисано као крајње нестручно и склоно разним видовима коруптивних радњи, принуде и шверца.¹²⁷

Друго писмо, са насловом „О стању у југословенском цивилном ваздухопловству“, приспело је 14. јануара 1956. у кабинет потпредседника СИБ-а Александра Ранковића. Непознатог забринутог грађанина је на такав поступак навео податак, изнет током расправе о савезном буџету, да ЈАТ прима 650 милиона динара на име дотације. Ово је окарактерисао као расипање народне имовине које га је подстакло на даље истраживање стања у цивилном ваздухопловству. Како каже, велика грешка је учињена тиме што је оснивање ЈАТ-а 1947. искоришћено да се војска реши својих непожељних кадрова. Затим је изнео неколико својих сазнања на рачун претходних директора ЈАТ-а. Једног је окарактерисао као „ноторну пијаницу“ која није имала разумевања за руковођење компанијом, за још једног навео да је морао да буде смењен када се сазнало да су пилоти његовој жени купили бунду, за следећег да је „ухваћен у канцеларији како се љубака са својом секретарицом коју је после тога оженио, пошто се претходно развео са првом женом оставивши је са двоје деце“, као и да је од више лица примао мито. Анонимни аутор истакао је и повезаност Управе државе безбедности са ЈАТ-ом, тврдећи да се она одржава из потпуно погрешних разлога: не због безбедности државе, већ за „личне циљеве“, додавши још само да ти циљеви нису били материјалне природе.

Аутор овог писма тврдио је и да су пилоти ЈАТ-а створили монопол и да не оспособљавају млађе летаче како не би угрожавали свој повлашћени положај. Већина њих није имала ни потребно опште образовање. Као доказ њихове летачке нестручности навео је низ инцидената и удеса изазваних деловањем људског фактора, којима је допринело и слабо знање енглеског језика. Као посебан проблем навео је рад представништава у иностранству. Она су окарактерисана као прескупа и непотребна. Годишње је за њих десет издвајано укупно 120.000 америчких долара, а посао представника је често био само да једном или два пута недељно на аеродрому дочека ЈАТ-ов авион. За представнике је наведено да су често слабо владали енглеским језиком и били склони коруптивним радњама. Многи службеници примани су на посао иако нису испуњавали све услове са конкурса захваљујући протекцији, док је велики број старијих стручњака напуштао ЈАТ незадовољан условима рада. Слаба организација предузећа довела је до постојања великог вишка службеника за исте послове које је, према аутору овог писма, пре рата у Аеропуту обављало око четрдесет људи. Све ово доводило је до отказа мотора авиона у ваздуху, великог броја кашњења летова, као и до тога да су многи службеници у раду са путницима били нестручни и нељубазни. Остатак писма био је посвећен недостацима у раду Ваздухопловног савеза Југославије (ВСЈ). Чињенице да су у оба писма наведена многа имена и стање у ЈАТ-у поређено са функционисањем Аеропута указује на то да се ипак није радило о било каквим забринутим грађанима, већ о особама које су добро познавале ЈАТ, а можда чак и биле део колектива, као и да су можда каријеру започеле у Аеропуту. Могуће је и да је оба писма саставила иста особа.¹²⁸

Нагомилани проблеми у ЈАТ-у (угрожена безбедност летења, нерентабилност пословања, постојање различитих интересних група) захтевали су решење. После неколико

¹²⁶ АЈ, Савезни секретаријат за саобраћај и везе (599), 599-273, Извештај о прегледу предузећа ЈАТ за 1954. годину, без датума и броја.

¹²⁷ АЈ, 130-729-1185, анонимно писмо о стању у ЈАТ-у, крај 1955. На цедуљи достављеној с писмом Вељку Зековићу, секретару СИБ-а налази се датум 6. децембар 1955.

¹²⁸ АЈ, 130-729-1185, писмо *О стању у југословенском цивилном ваздухопловству*, 16. јануар 1956.

директора који се на том положају нису дуго задржали, у новембру 1955. на чело ЈАТ-а постављен је ваздухопловни пуковник Милан Симовић – Зека. Рођен је 1917. у Витковцу код Краљева. Пре Другог светског рата постао је пилот-наредник Ваздухопловства војске. У августу 1941. ступио је у Краљевачки партизански одред, после чега је био и заменик команданта одреда, командант батаљона и шеф обавештајне службе Прве пролетерске дивизије. Од априла 1944. био је командант Прве ваздухопловне базе Народноослободилачке војске Југославије (НОВЈ), затим начелник Персоналног одељења Команде в.ЈА. После школовања у Совјетском Савезу 1946–1948, обављао је различите високе дужности у ЈРВ. Дужност директора ЈАТ-а обављао је у два наврата, од 9. новембра 1955. до 26. новембра 1959. и од 15. децембра 1960. до 29. маја 1963. По одласку из ЈАТ-а поново је обављао високе дужности у Команди ЈРВ. Од 1970. до 1972. био је командант ЈРВ и помоћник савезног секретара за народну одбрану за ратно ваздухопловство. Пензионисан је у чину генерал-пуковника авијације 1977, а преминуо 1988. године.¹²⁹

Већ је било речи о структурним проблемима на које је Симовић морао наићи у тренутку доласка у ЈАТ. У погледу резултата саобраћајне делатности, стање је такође било незадовољавајуће. Искоришћење путничких капацитета је током 1955. варирало од 50% до 90% у унутрашњем саобраћају и од 40% до 84% у међународном. Највеће искоришћење је бележено на сезонским домаћим линијама, а од сталних на линији Београд – Титоград. У унутрашњем саобраћају је извршено 4.998 летова и превезено 77.711 путника, док су на међународним линијама извршена 923 лета (свега 16% од укупног броја) и превезено 24.654 путника (око 24% од укупног броја). Авиони су у ваздуху проводили просечно два сата и 34 минута дневно. Предузеће је остварило укупан приход од 1.694.000.000 динара, од чега 1.182.000.000 динара од сопствене делатности и 512.000.000 динара од дотације из савезног буџета. Укупни расходи су износили 1.673.000.000 динара, док је 21.000.000 динара из дотације остао неискоришћен. Ова средства су преусмерена на исплату законских обавеза и за резервни фонд (4.000.000 динара) и повећање плата изнад тарифног правилника (7.000.000 динара), док је 10.000.000 динара остављено ЈАТ-у на самостално располагање. Током 1956. приход је износио 1.732.000 динара, од чега 600.000.000 од дотације, а за 1957. је предвиђен укупан приход од 2.323.000.000 динара, од чега 1.014.000.000 од дотације. Иако се у наредним годинама очекивао раст прихода, предвиђен је и раст дотације. Разлог за ово лежао је у повећаним константним трошковима због предвиђеног повећања флоте за седам авиона, што је водило расту трошкова осигурања, амортизације и камате на основна средства. Предузеће је за 1956. годину предвидело појачану оријентацију на међународни саобраћај, где је забележен раст обима посла за 6% са трошковима увећаним за 9%, али и приходима већим за 15%. У унутрашњем саобраћају је забележено смањење обима рада за 23%, трошкови су опали за 26%, а приходи за 19%, што је сматрано повољним односом. Просечна дотација за 1955. годину у унутрашњем саобраћају је износила 227 динара по пређеном километру, а у међународном – 110 динара. Током 1956. ови износи су достигли 303 и 141 динар, а за 1957. је планирана дотација од 340 динара по пређеном километру у унутрашњем и 161 динар у међународном саобраћају. Из наведеног је закључено да су авиони били слабо искоришћени, како по дневном налету, тако и по степену попуњености; да је већи ангажман у међународном саобраћају допринео смањеном расту дотације; да се због повећаних капацитета очекује пад искоришћења флоте, а тиме и готово удвостручивање дотације, али и да би њен износ могао да се смањи на 769.000.000 динара уколико би обим рада остао на нивоу 1956. године уместо да се повећа, будући да није очекиван раст броја путника у складу са растом броја остварених авио-километара. На извршење плана утицао је губитак једног авиона типа Конвер ЦВ-340 10. октобра 1955. код Беча и повлачење из употребе још једног авиона истог типа због оштећења претрпљених у удесу на батајничком аеродрому свега десет дана касније. Стога је у употреби на крају године било четрнаест авиона, и то тринаест ДЦ-3 и само један Конвер. Као нарочит проблем у раду предузећа истакнути су превелико

¹²⁹ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 96–97.

оптерећење летача, посебно на најдужим линијама, прекомерно мешање комерцијалних служби у рад Саобраћајне дирекције, проблеми са летачима (лоше постављен систем награђивања, пензије, смештај на београдском аеродрому, коришћење годишњих одмора, нерегулисано школовање и „врло слаби односи међу самим летачима, као последица слабог политичког рада са истима, услед чега појединци мало знају и своју улогу и место не могу да сагледају, већ им је једина брига налетети што више километара“, за шта су као одговорни наведени руководиоци у предузећу. Ипак, да су се ствари кретале ка исправљању говори организовање више курсева за особље различитих профила (само је на курсевима енглеског језика било укупно 120 слушалаца, што уједно говори и о ниском нивоу познавања страних језика међу радницима ЈАТ-а). Уочен је велики број непотребних издатака, од којих су неки окарактерисани и као привредни криминал (непотребне инвестиције, набавке, службена путовања и трошкови ПТТ услуга; нестанци робе и пртљага; превисоки трошкови репрезентације, слаба контрола).¹³⁰

Убрзо по свом постављењу, Симовић је доставио СИВ-у своје виђење ситуације у ЈАТ-у. Предузеће није пословало рентабилно из више разлога. Цене карата су биле приступачне грађанима, али прениске да би покриле трошкове. Међународни саобраћај није би довољно развијен. ЈАТ је располагао са петнаест авиона, а имао око 700 запослених. Летачки кадар није благовремено подмлађиван, тако да се очекивао значајан одлив летача због пензионисања. Техничка служба је окарактерисана као гломазна и неспособна да одговори постављеним задацима, али потребна без обзира на величину предузећа. Флоту је чинило тринаест авиона типа ДЦ-3, старих, али употребљивих на унутрашњим и краћим међународним линијама, и два авиона типа ЦВ-340, од којих је један био на ремонту. Симовић је предложио да се набави још један ЦВ-340 за међународни саобраћај, који је као рентабилнији од домаћег и требало више развијати, као и четири авиона типа Даглас ДЦ-6Б почетком 1956. како би у употребу ушли 1958, када је очекивано отварање новог београдског аеродрома. У погледу организације ЈАТ-а, Симовић је сматрао да је треба поједноставити, тако да буде што продуктивнија са мање запослених. По питању техничке службе, њу је требало чвршће везати за ЈРВ. Оно је имало слободних капацитета и квалитетнију опрему добијену путем војне помоћи, док је ЈАТ своју опрему и алате морао да увози. Набавку материјала и организацију ЈАТ-а је ваљало прилагодити потребама одбране земље. Из наведених разлога Симовић је предложио да се ЈАТ припоји ЈРВ као установа са самосталним финансирањем. Тиме би се „[...] избегли понегде дупли и велики издаци који падају на терет заједнице. [...] Једном малом предузећу као што је ЈАТ, не исплати се организовати неке службе одвојене од ЈРВ, које је у односу на њега врло велико и има више искуства“. Даље, ЈАТ је морао да набавља резервне делове из иностранства будући да нису произвођени у Југославији. За дажбине држави везане за увоз је издвајано око 150 милиона динара годишње. Припајањем ЈАТ-а ЈРВ, набавке би се вршиле под повољнијим условима. Коначно, „ЈАТ плаћа бензин 100 динара по килограму, док страна предузећа плаћају по 45 динара. На овај начин ЈАТ, који је једини потрошач високооктанског бензина, повећава своје трошкове за преко 120.000.000 динара годишње“. Симовић је своја разматрања закључио предлогом да се за додатно разматрање ових питања ангажују стручна лица из Команде ЈРВ, УЦВ и ЈАТ-а, те да коначну одлуку треба донети на основу детаљне анализе. Његово мишљење било је да „[...] бар за изванредан временски период је најбоље да се ЈАТ укључи у ЈРВ, јер је то много јефтиније за нашу заједницу, ЈАТ би се учврстио, побољшао свој кадар, у првом реду летачки, а што је најглавније, безбедност летења би се повећала“.¹³¹

¹³⁰ АЈ, 599-194, Годишњи извештај Предузећа за ваздушни саобраћај Југословенски аеротранспорт за 1955. годину, април 1956; АЈ, 599-194, реферат о стању и коришћењу линија Југословенског аеротранспорта, дотацији, тарифама, предлозима и мерама, без броја, 18. новембар 1956.

¹³¹ АЈ, 130-729-1185, допис „Неки проблеми ЈАТ-а“, без броја и датума. Како је М. Симовић постављен за директора ЈАТ-а у новембру, а мишљење УЦВ по овом питању достављено 15. децембра 1955, документ је морао настати крајем новембра или почетком децембра те године.

Већ 15. децембра 1955. године СИБ-у је послато мишљење УЦВ по овом питању. Како је директор УЦВ Батрић Јовановић навео, само две службе у ЈАТ-у су имале еквиваленте у ЈРВ, саобраћајна и техничка. Чињеница да је ЈАТ имао малу флоту чинила је поседовање сопствене техничке службе нерентабилним. Било је потребно да ЈАТ има своју радионицу за мање и средње поправке, али је веће ремонте могло да врши и ЈРВ у неком од својих ремонтних завода. По питању летача, сматрало се да ЈРВ не може давати ЈАТ-у готове пилоте, будући да су само летелице типа Даглас ДЦ-3 биле познате припадницима ЈРВ, које је користило транспортну варијанту Ц-47. Поред тога, постојала је и потреба да се ЈАТ-ови пилоти школују у иностранству. ЈРВ је могло да даје ЈАТ-у пилоте који би се даље школовали у компанији, што не би био проблем ако се у обзир узму мале потребе за таквим кадровима. Комерцијална и „привредно-рачунска“ служба биле су својствене само ЈАТ-у, тако да је једино техничка служба била дуплирана. Стога је УЦВ заузела став да је довољно остварити ближу сарадњу између ЈАТ-а и ЈРВ по питању одржавања летелица. По свим другим питањима, цивилно и војно ваздухопловство морали су бити раздвојени, као и свуда у свету, због различите природе својих послова. Како је наведено у допису, „друга је ствар, што техничка служба ЈАТ-а не функционише како треба. Треба је средити и регулисати проблем генералних прегледа кооперацијом са ЈРВ, на чему се већ ради. Треба даље, обезбедити добијање пилота из ЈРВ и томе би проблем односа ЈАТ-а са ЈРВ био правилно постављен. Тиме би се осигурала безбедност летења ЈАТ-ових авиона“. Јовановић је додатно потврдио мишљење УЦВ: „Тешко је правити аналогије. Али ипак: да ли би било решење укључити једно слабо предузеће трговачке морнарице у састав ЈРМ“? Из наведених разлога идеја о спајању ЈАТ-а са ЈРВ није заживела.¹³²

Током 1956. године, ЈАТ је планирао да се оријентише на појачавање међународног саобраћаја, што је довело до смањења обима домаћег. Почео је да обавља и „специјалне“, односно ванредне летове за превоз туриста из иностранства, мада је њихов број чинио око 2% од укупног броја путника у овом периоду. Међутим, у стварности је током 1955–1956. године дошло до редукције међународног саобраћаја због низа удеса летелица типа Конвер ЦВ-340, што је довело и до пада укупног броја превезених путника (80.000 1954. године, 104.000 1955, 94.000 1956). Током 1957. забележен је повратак јачању унутрашњег саобраћаја. Број путника на унутрашњим линијама повећан је за 30%, док је број путника у међународном саобраћају опао за 1% услед укидања појединих линија. Разлог за ову редукцију лежао је управо у губитку модерних Конвера, намењених искључиво међународном саобраћају. Два нова авиона овог типа пристигла су током 1957, што је омогућило пораст броја путника од 1958. Образложење за јачање домаћег саобраћаја било је да се тежило окретању просечног југословенског путника ваздушном саобраћају, али да то понекад није било могуће због недовољних капацитета и њихове слабе расподеле која је доводила до преоптерећења једних и слабог искоришћења других линија, као и због недовољног броја посада. Слабији резултат на међународном плану узроковала је и појава три нове иностране авиокомпаније на југословенском тржишту: белгијске САБЕНЕ, холандског КЛМ-а и британског БЕА (BEA), док је швајцарски Свисер повећао капацитет на линији Цирих – Београд употребом Конвера уместо ДЦ-3. Поред тога, ЈАТ је морао да се посвети и обуци летача и техничара за потпуно нов тип авиона, Иљушин Ил-14М. До краја 1957. године је у употребу уведено шест ових летелица на којима су обављене модификације дела инструмената у сарадњи са произвођачем, као и два нова Конвера ЦВ-440, тако да су флоту ЈАТ-а на крају године чинила укупно 22 авиона. Без обзира на раније примедбе, задржана је подела предузећа на четири дирекције (Саобраћајну, Техничку, Комерцијалну и Финансијску), Привредну авијацију, Секретаријат, Инспекторат, Правну службу, док се као нова организациона јединица појавио Ауто-парк. ЈАТ је имао 801 запосленог, од чега 345 радника, 427 службеника (међу њима 91 летач) и 29 ученика у привреди. Док је питање стимулација за летаче и висококвалификовано техничко особље добрим делом решено током 1957, решавање

¹³² АЈ, 130-729-1185, допис УЦВ ФНРЈ Савезном извршном већу, бр. 6730, 15. децембар 1955.

проблема за остале запослене одложено је за наредну годину. Велике успехе у раду забележила је Техничка дирекција, која је смањила време потребно за ревизију авиона за 30%, а за ревизију мотора за 50%, док је ресурс мотора продужен са 4.000 на 7.000 сати између ревизија.¹³³

Јануара 1957. ЈАТ и УЦВ су заједнички припремили перспективни план развоја југословенског ваздушног саобраћаја до 1961. године. У овом плану изнет је развој ваздушног саобраћаја у свету без СССР и Кине, где је уочено да је број превезених путника од 1937. до 1956. порастао са 2,5 милиона на 78 милиона, док је рентабилност ваздушног саобраћаја у свету постигнута 1950. године, када су укупни приходи посматране групе од 450 светских аеродрома премашили укупне расходе за 2,7%. Аутори овог реферата изнели су три групе фактора који су утицали на развој ваздушног саобраћаја у свету: политичке (потребу за личним контактима међу државним руководиоцима, тежњу држава да се прикажу као што напредније у технолошком погледу), војне (ваздушни саобраћај је представљао људску и материјалну резерву за војно ваздухопловство) и економске (ефикасније функционисање привреде, штедња времена у путовању, туризам). Југославија је у том смислу имала значајно место. Представљала је транзитну земљу на ваздушним путевима између Европе и Блиског истока, односно Северне Африке. Коришћење југословенског ваздушног простора значајно је скраћивало путовање на тим релацијама (нпр. 574 километра на траси Копенхаген – Бејрут, односно 906 километара од Копенхагена до Истанбула). Што се тичало југословенског ваздушног саобраћаја, он јесте забележио пораст у односу на предратни и ниво из првих послератних година, али је тај пораст био испод могућности и потреба државе и друштва. Томе су доприносили низак животни стандард становништва и његова „конзервативна и примитивна схватања, када је у питању ваздушни саобраћај“, као и недовољне инвестиције државе. Југославија је на овом пољу веома заостајала за светским нивоом. Током 1953, када је Југославија имала 17.053.000 становника, на 1.000 становника су остваривана 1.673 путничка километра (пкм) у ваздушном саобраћају. Поређења ради, у Чехословачкој (12.340.000 становника) је тај број износио 1.665, у Португалији (8.621.000 становника) – 3.714 пкм Белгији (8.778.000 становника) – 51.000 пкм, у Холандији (10.493.000 становника) – 112.391 пкм. Исте године су аеродроми у свету остварили 1,1% већи приход у односу на расходе, док су приходи југословенских аеродрома 1955. покривали само 32% расхода.

У односу на друге гране саобраћаја, у Југославији се најмање улагало у ваздушни. У периоду од 1947. до 1956. године, чак 65,7% инвестиција било је усмерено на железнички саобраћај, 16,3% на друмски, 15,5% на поморски, 1,7% на речни и 0,5% на ваздушни. Улагања у ваздушни саобраћај сводила су се на решавање текућих проблема и делимично повећање капацитета кроз набавку нових авиона, што није било довољно за озбиљнији развој. Иако је директна добит у ваздушном саобраћају била релативно скромна (процењено је да би нови београдски аеродром исплатио сам себе у року од двадесет година по отварању уз извесне олакшице), требало је рачунати и са индиректном добити кроз допринос националној привреди, нарочито у вези с туризмом. Расположиви капацитети ЈАТ-а били су довољни да одговоре потребама државе и друштва, али је њихово искоришћење било слабо. Разлози за ово били су низак животни стандард који је чинио ваздушни саобраћај неприступачним обичном човеку, недостатак свести о значају брзог путовања, ограничена употребљивост многих аеродрома због метеоролошких и техничких услова, као и сметње административне природе (планирање линија, тарифа и дотација, коришћење девиза). Цене карата у унутрашњем ваздушном саобраћају су формиране на бази најскупљих железничких карата (спаваћа кола, први разред), док су у међународном саобраћају формиране тако да се покlope са стварним трошковима. У домаћем саобраћају су се кретале између седам и четрнаест динара по авиокилометру (акм) и биле су ниже од железничких, а самим тим и

¹³³ АЈ, 599-193, Извештај о раду ЈАТ-а за 1957. годину, бр. 480, 14. јануар 1958; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 2, 1956, 7-9; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1956*, br. 3, 1957, 4-5; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1957*, 1958, br. 4, 10-11.

испод економског нивоа. У међународном саобраћају тарифе су износиле између 32 и 50 динара по акм, што је било на европском нивоу.

У погледу избора и искоришћења линија, домаће линије су се могле поделити у три групе. Прву је чинила линија Београд – Титоград са високим искоришћењем капацитета (у просеку 80%) током целе године као најквалитетнија веза Црне Горе са Београдом. У другој групи су биле сталне линије између републичких главних градова са три фреквенције недељно и искоришћењем од свега 40% до 50%. Трећу су чиниле сезонске линије од главних градова ка туристичким местима (Сплиту, Дубровнику, Охриду и Бледу) са 75% искоришћених капацитета, при чему је око 70% путника користило повлашћене карте са попустом од 50%. Негативан утицај на искоришћење домаћег ваздушног саобраћаја имале су јаке копнене везе (у неким случајевима), али и мали број понуђених летова у току недеље. Превоз терета је вршен путничким авионима у зависности од постојања слободних капацитета и био је премали обимом да би имао ефекта на југословенску привреду. За 1957. је била предвиђена конверзија једног авиона типа ДЦ-3 из путничке у теретну варијанту. Што се тиче међународног саобраћаја, просечно искоришћење капацитета на годишњем нивоу износило је између 50% и 55% уз појачавање у летњој сезони. Линије у експлоатацији су задовољавале потребе југословенске државе, привреде и друштва, као и странаца који су путовали ка Југославији.

Управљање пословањем ЈАТ-а до овог тренутка није у великој мери било у рукама колектива, односно руководства и органа самоуправљања. Доношење плана рада зависило је од висине дотације која је одређивана за сваку годину друштвеним планом. Конкретне линије, тарифе и ред летења је предлагао ЈАТ, али су коначну одлуку о њима доносили државни органи (УЦВ, савезни секретаријати за саобраћај и везе и финансије), а те одлуке је било тешко мењати у случају непредвиђених околности. Решење о употреби дотације садржало је и одредбе о линијама, броју летова и периоду летења који су морали бити извршени. Стога је рад ЈАТ-а био у већој мери окренут решавању административних проблема него задовољавању потреба тржишта, што је значило да се ЈАТ у већој мери понаша као државна установа са самосталним финансирањем него као предузеће.

Предлози мера којима би се унапредило пословање ЈАТ-а били су: одређивање даљег начина његовог рада (предузеће или установа са самосталним финансирањем); побољшавање искоришћења постојећих капацитета или, ако то није могуће, отуђење непотребног дела флоте; проналажење бољег начина за финансирање рада ЈАТ-а у погледу одређивања дотације и линија; доношење закључака о перспективном развоју ЈАТ-а по питању оријентације на домаћи или међународни саобраћај; проучити питање ремонтне радионице ЈАТ-а због ниског нивоа искоришћености (оставити у саставу предузећа или издвојити и припојити другом).¹³⁴

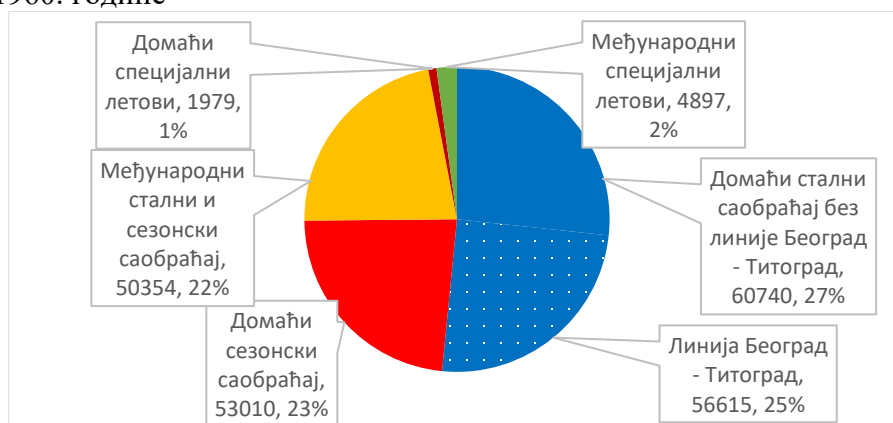
ЈАТ је до краја посматраног периода знатно поправио пословне резултате, али је остао зависан од државних дотација на линијама од значаја за државу. У 1959. години обим унутрашњег и међународног саобраћаја је порастао захваљујући увођењу додатних летова на више линија, као и продужавањем трајања саобраћаја на сезонским линијама. Индекс искоришћења понуђених капацитета порастао је са 60,7% на 61,2% у односу на 1958. годину, а укупан број превезених путника био је 5% већи од планираног (укупно 160.919, од чега 124.781 у домаћем и 36.138 у међународном саобраћају). Саобраћајну флоту су чинила 23 авиона (тринаест ДЦ-3 са по 24 седишта, три Конвера са по 44 седишта, шест Иљушина са по 24 седишта и један Даглас ДЦ-6Б са 72 седишта, уведен у употребу те године). Привредна авијација је бројала десет авиона, од чега један неисправан. Путнички авиони су у просеку коришћени 1,74 сата дневно, с тим што је овај показатељ варирао у односу на тип летелице (1,86 сати за ДЦ-3, 2,56 за Конвер, 1,01 за Ил-14 и 3,18 за ДЦ-6). Приходи од саобраћаја износили су 1.750.234.000 динара, други извори прихода (рад за трећа лица, превасходно од стране привредне авијације и ванредни приходи) донели су предузећу укупно 334.407.000 динара, док је дотација из савезног буџета износила 805.000.000 динара. Иако је њен износ

¹³⁴ АЈ, 599-162, Елаборат *Перспективни развој цивилног ваздушног саобраћаја*, јануар 1957. Пример решења о коришћењу дотације из савезног буџета видети у: АЈ, 599-194.

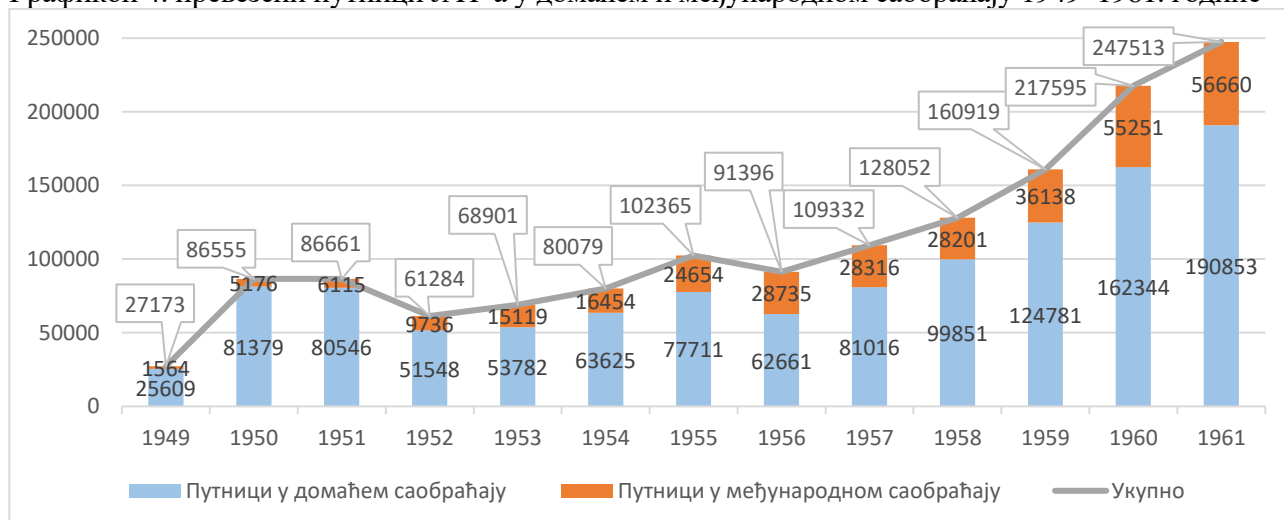
био за 50.000.000 динара већи него 1958. године, њен удео у приходима предузећа пао је са 32,3% на 27,8%, што је значило да се предузеће постепено кретало ка рентабилном пословању. Ипак, тарифе су и даље биле испод економских, а значајан број путника је и даље користио повлашћене карте, што је додатно умањивало приходе од саобраћаја. Укупни трошкови предузећа износили су 2.599.728.000 динара и били су 0,5% мањи од предвиђених. Зараде запослених забележиле су просечан раст од 32% у односу на претходну годину, а за летаче је уведен стални летачки додатак уместо ранијег, рачунатог у односу на остварену километражу. Предузеће је пословало безбедно, без иједног удеса.¹³⁵

Током 1960. године, предузеће је имало 1.160 запослених, од чега 634 службеника и 526 радника, уз још 46 ученика у привреди. Велики број запослених прошао је кроз различите курсеве у земљи и иностранству. Међу службеницима су била 93 летача, с тим што у овај број није урачунато кабинско особље. У односу на 1954. годину приметно је велико смањење броја неправилности у књиговодству и инвентарисању. Стање саобраћајне флоте остало је исто као у претходној години, док је привредна авијација располагала са девет авиона. У домаћем саобраћају превезено је 160.365 путника, од чега 117.355 на сталним линијама (56.615 само на линији Београд – Титоград) и 53.010 путника на сезонским. Још 50.354 путника превезена су у редовном и сезонском међународном саобраћају, док је на специјалним летовима превезено 6.876 путника (4.897 страних и 1.979 домаћих).

Графикон 3: учешће различитих категорија саобраћаја у укупном броју превезених путника ЈАТ-а током 1960. године¹³⁶



Графикон 4: превезени путници ЈАТ-а у домаћем и међународном саобраћају 1949–1961. године¹³⁷



¹³⁵ АЈ, 599-226, Југословенски аеротранспорт: извештај о пословању у 1959. години.

¹³⁶ Подаци преузети из: АЈ, 599-195, Југословенски аеротранспорт: извештај о раду за 1960. годину.

¹³⁷ Подаци преузети из *Годишњег билтена Управе цивилног ваздухопловства*, издања за период 1954–1960.

Од укупно 98 отказивања летова, 79 се десило због лоших метеоролошких услова на аеродромима, односно због фактора на које ЈАТ није имао утицаја. С друге стране, забележено је укупно 4.345 сати кашњења, од чега 2.000 због временских прилика и 1.369 због кашњења авиона у поласку. Статистика дневног искоришћења авиона показивала је да је саобраћај и даље био подређен летњој туристичкој сезони, али и да је дневно искоришћење порасло у односу на претходну годину.

Табела 7: просечно дневно искоришћење авиона ЈАТ-а у часовима током 1960. године¹³⁸

Тип авиона	Просечно дневно искоришћење авиона у часовима				
	Фебруар 1960	Август 1960	Децембар 1960	1960. година	1959. година
ДЦ-3	1,03	4,46	1,66	2,08	1,86
Ил-14	0,08	2,89	0,64	1,40	1,01
Конвер	2,59	3,90	2,97	3,51	2,56
ДЦ-6	2,46	2,88	3,46	3,15	3,18
Просек	1,05	3,91	1,64	2,14	1,74

Најмање осцилације уочавају се код типова авиона коришћених у сталном међународном саобраћају (Конвер, ДЦ-6Б) пошто су користили само београдски и загребачки аеродром, који су имали писте са тврдом подлогом. Ово су уједно били и најмање бројни типови авиона у флоти ЈАТ-а, што је додатно доприносило већем дневном искоришћењу. Са друге стране, ДЦ-3 и Ил-14 су коришћени на приморским и другим сезонским аеродромима са травнатим пистама, због чега су и више летели преко лета.

Током 1960. године ЈАТ се није бавио редовним превозом терета, већ само по потреби, тако да су изведена свега 23 оваква лета. Превожени су различити прехранбени производи (воће и поврће за иностранство, односно месо и месне прерађевине из континенталних делова земље на приморје), али су капацитети били недовољни. Процењено је да је ЈАТ-у потребан теретни авион носивости од пет до шест тона, а на располагању је имао један ДЦ-3 носивости од три тоне. Специјални летови вршени су у циљу превоза страних туриста на јадранску обалу, чиме су почеле да се баве и домаће агенције попут љубљанског Компаса, који је организовао превоз југословенских исељеника из Америке за матицу. Поред тога, ЈАТ је од источне немачке Луфтханзе преузео део туристичких летова између те земље и Албаније због њених смањених капацитета.¹³⁹ У финансијском смислу, ЈАТ је кроз сопствену делатност остварио приход од укупно 3.206.933.000 динара, чак 36% више него у претходној години и 36% више од планираних. Приходи у домаћем саобраћају порасли су за 41%, у међународном за 33%, а од специјалних летова за 46%. Међународни саобраћај донео је скоро три пута већи приход од домаћег (1.418.868.000 наспрам 574.997.000 динара) упркос томе што је број превезених путника био више од три пута мањи него у домаћем. Ипак, ЈАТ је и даље примао државну дотацију која је износила милијарду динара. Иако је њен апсолутни износ порастао у односу на 1959, када је износила 805.000.000 динара, тенденција смањења њеног учешћа у приходима је настављена. Овај показатељ је опао са 27,8% на 25,7%. Износ дотације одређен је у односу на планирани приход од 2.322.278.000 динара, док су трошкови достигли 3.520.039,000 динара, тако да је само 366.277.000 динара употребљено за покривање губитака. Остатак је искоришћен за исплату стимулација запосленима (96.454.000 динара) и усмерен у нераспоређена средства (524.201.000 динара) која су могла да се распореде после прегледа завршног рачуна од стране

¹³⁸ АЈ, 599-195, Југословенски аеротранспорт: извештај о раду за 1960. годину.

¹³⁹ Предратна немачка авиокомпанија *Deutsche Luft Hansa* званично је ликвидирана 1951. године, да би 1955. источне немачке власти одлучиле да оснују предузеће истог имена. Међутим, претходне године је западне немачке компанија ЛУФТАГ откупила право на употребу имена Луфтханза, тако да је поведен и судски спор око права на име. Стога су Источни Немци 1958. основали другу авиокомпанију, Интерфлуг, као резерву за случај да дође до гашења њихове Луфтханзе, чију је својину и запослене Интерфлуг преузео до 1963. године. Више у: Sebastian Schmitz, *Interflug: East Germany's Airline*, Claygate 2020. Интересантан је навод аутора да је спор око имена вођен у Београду, мада га није било могуће потврдити.

Народне банке Југославије и по одлуци Радничког савета, док је 13.067.000 динара враћено у савезни буџет. У односу на претходну годину, просечна зарада опала је са 26.449 динара на 25.065 динара због пријема нових радника и службеника, услед чега је порастао број запослених са мање радног стажа, а тиме и са мањим личним дохотком.¹⁴⁰

ЈАТ је наставио да бележи раст промета и 1961. године, последње у којој је био једина југословенска авиокомпанија на тржишту. Флота је проширена набавком три половна Конвера, а превезено је 247.000 путника и 2.417 тона терета. Те године донет је петогодишњи план развоја компаније заснован на расту броја путника за 25% годишње и увођењу у употребу млазних авиона. Нажалост, овај план, који је имао четири дела (*Економске анализе, Саобраћајне анализе, Техничке анализе и избор авиона, Организација, кадрови, инвестиције, финансијски план и закључци*), није пронађен у целовитом облику током истраживања и познат је само на основу кратких цртица из литературе. Иако је ваздушни саобраћај све више коришћен, и даље је заостајао за другим земљама. Док је у Југославији на 1.000 становника долазило 17,3 путника у ваздушном саобраћају, тај број је у Пољској износио 7,3, у Италији 32,5, у Шпанији 49,2, у Чехословачкој 70, а у Грчкој 73. Одлуком Секретаријата СИБ-а за саобраћај и везе, тарифе у ваздушном саобраћају су повећане за 15% како би се ускладиле са ценама карата на железници (први разред брзог воза и кола за спавање). Чак и тада су биле испод економског нивоа, а процењивано је да би их за његово постизање требало додатно повећати, нпр. за линију Сарајево – Дубровник за 20%, а за линију Загреб – Тиват за чак 300%. Износ дотације из савезног буџета остао је исти као у претходној години, а сав губитак остварен је у домаћем саобраћају, превасходно због прениских цена карата и недовољног искоришћења капацитета ван туристичке сезоне. Изнето је и неколико предлога за унапређење пословања ЈАТ-а. Држава је требало да максимално штити домаћег авиопревозиоца од стране конкуренције; за службена путовања у иностранство је требало донети пропис о искључивом коришћењу домаћих авиона; успоставити боље контакте између организација ваздушног саобраћаја и туризма; организовати стални робни саобраћај. Поредићи извештаје из периода од 1959 до 1961. са прегледом пословања за 1954. годину, може се рећи да је руковођење Милана Симовића дало добре резултате и тиме утрло пут даљем развоју ЈАТ-а.¹⁴¹

Још један добар показатељ пута који је прешао ЈАТ у првим годинама свог пословања била је његова Техничка дирекција. У почетној фази, на београдском аеродрому је вршено само текуће одржавање летелица и мање поправке. Почетком 1950-их година подигнут је мали монтажни хангар у који је могао да се увуче један авион типа ДЦ-3 без крила, која су могла да се демантирају. Експерт ИКАО који је посетио техничку службу 1952. био је запрепашћен недостатком елементарних услова за рад, алата и опреме, али и задивљен еланом и вештинама механичара. После боравка групе инжењера и механичара у Швајцарској кроз међународну техничку помоћ и њиховог упознавања са радом техничке службе Свисера 1953, одлучено је да се Техничка дирекција ЈАТ-а уреди по швајцарском моделу и подели на бирое и одељења уско специјализована за одређене системе и компоненте авиона. Овим је омогућена модернизација авиона ДЦ-3 кроз уграђивање додатних инструмената, средстава везе и грејања, као и повећање броја седишта са 21 на 28. Како би се постигла што већа самосталност од страних авиокомпанија после набавке Конвера, Техничка дирекција је набавила или израдила потребне алате и развила техничку документацију за одржавање овог типа летелице. Године 1956. изграђен је још један монтажни хангар, висок осам метара, тако да су сада све веће поправке могле да се изводе у затвореном простору. До краја 1950-их година, ЈАТ је био у стању да највећи део поправки клипних авиона изводи самостално, притом продужавајући ресурс авиона и њихових компонената између прегледа.¹⁴²

¹⁴⁰ АЈ, 599-195, Југословенски аеротранспорт: извештај о раду за 1960. годину; АЈ, 599-226, Југословенски аеротранспорт: извештај о пословању у 1959. години; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960*, br. 7, 1961, 9–10.

¹⁴¹ АЈ, 599-301, Елаборат *Ваздушни саобраћај Југославије у 1961. години*, без броја, 24. мај 1962; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, br. 8, 1962, 12–13; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 53–55; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 86–87, 95.

¹⁴² J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 59, 64. Поједини овакви документи могу се наћи у: МВ, Збирка техничке документације.

3.4. Инфраструктура и унутрашњи саобраћај

У фази обнове ваздушног саобраћаја изведени су најнужнији радови на оспособљавању аеродрома за редован рад. Нажалост, не располажемо документацијом из које би се видело како су тачно текли ти радови, али се може претпоставити да су обухватили рашчишћавање рушевина, поправку макар најнужнијих објеката за пријем и отпрему путника и рад аеродромских служби (нарочито контроле летења) и ликвидацију оштећења на полетно-слетним стазама и маневарским површинама. Ово је омогућило да се већ 1945. и 1946. успостави нормалан саобраћај, о чему говоре месечни извештаји о раду управа ваздухопловних пристаништа. Према извештају о раду аеродрома Београд за август 1945, пристанишна зграда је већ била у употреби, с тим што завршни радови још нису били доведени до краја. Редован саобраћај одвијао се нормално и нису забележени никакви ванредни догађаји. Управник аеродрома тражио је да се набаве регистар кретања ваздухоплова, главни манифест, потврде пријема за саобраћајног чиновника за робу, етикете за путнички пртљак и писаћа машина, а навео је и да треба решити питање издавања аеродромског ресторана. Према изводу из регистра о кретању ваздухоплова достављеном уз извештај, извршена су укупно 253 слетања, од чега су осамдесет извели југословенски, 62 совјетски, 56 британски, 42 амерички, девет француски и четири бугарски авиони, којима је на београдски аеродром приспело 1811 путника (1339 из других крајева Југославије и 472 из иностранства). Обављена су и 244 полетања, и то: 83 југословенска, 55 британских, 53 совјетска, 42 америчка, седам француских и четири бугарска авиона. Из Београда су одлетела 2.103 путника, од чега 1.086 унутар Југославије, а 1.017 у иностранство. Занимљиво је да су унутар Југославије летели авиони Транспортне групе ВЈА, затим совјетске транспортне групе мајора Орлова и једне британске ваздухопловне јединице (130 Staging Post, Royal Air Force). Обе иностране јединице биле су стациониране на београдском аеродрому.¹⁴³

Извештаји аеродромских управа достављени током 1946. године показују да је њихово функционисање до тада већ сасвим нормализовано, али је и даље било извесних недостатака. Примера ради, у јулу те године, управник аеродрома Београд известио је да су стање зграде и писте исправни и да аеродромске службе (метеоролошка, сигнална и радио-електрична) функционишу нормално. Истакнуто је да су повремено пристизали авиони са већим бројем путника од дозвољеног, о чему су извештаји подношени благовремено. Од ванредних дешавања је забележено да је на дан 20. јула приликом полетања југословенског авиона типа Ју 52 регистрације YU-CAF за Задар пилот извршио заокрет за 180 степени на висини од само двадесет метара изнад писте, као и да је један заставник распоређен у управу аеродрома кажњен са осам дана затвора због употребе службеног аутомобила у приватне сврхе. Забележена су 134 слетања и 138 полетања, приспело је укупно 1.405 путника и 77 деце, као и 32 тоне робе, а отпремљено је 1.420 путника, 92 деце и девет тона робе. Управа аеродрома Сарајево није пријавила никаква нередовна дешавања. На аеродром је за читав месец слетело и са њега одлетело дванаест југословенских авиона, а приспело је и отпутовало по 210 путника. На скопском аеродрому је за потребе ноћних слетања функционисао гониометар, али није било светлосне сигнализације. Упркос ургенцијама, аеродром у том тренутку још увек није имао водовод. На аеродром су слетела свега три авиона из Београда са укупно осамнаест путника и једним дететом, док је у обрнутом смеру на иста три авиона отпутовало дванаест путника. Управа аеродрома тражила је да јој се доставе писаћа машина, канцеларијски материјал и књиге инвентара и потрошног материјала, као и да је потребно да се особље контроле летења боље упозна са правилима рада и да особље радио-станице боље овлада сигналимa који се користе приликом доласка и одласка авиона. Затражено је и да Команда ваздухопловства барем једном у два месеца упозна људство са учињеним грешкама у раду како би се избегло њихово понављање. Овде

¹⁴³ АЈ, 620-2, Месечни извештај о раду управе Ваздухопловног пристаништа *Београд* за август 1945, пов. бр. 47, 20. септембар 1945.

се мора поменути да је 23. јула Команда ваздухопловства наредила да се прекине саобраћај на линијама од Београда ка Љубљани, Загребу, Сарајеву и Скопљу, као и од Загреба ка Задру, мада су касније обновљене.¹⁴⁴

Први петогодишњи план поставио је веома амбициозне циљеве пред ваздушни саобраћај. Требало је повећати број линија у унутрашњем саобраћају са седам на осамнаест и изградити или уредити укупно десет аеродрома са по једним хангаром и обезбедити их модерним средствима за везу и навигацију. Број путника у унутрашњем саобраћају требало је да достигне 120.000. Аеродроми су дељени у више категорија. Према једном допису ГУЦВС Министарству саобраћаја ФНРЈ из новембра 1947, предвиђено је укупно пет категорија аеродрома. Централни аеродром ФНРЈ био би београдски, са најсавременијим средствима за везу и навигацију. Аеродроми првог реда, отворени за међународни саобраћај без ограничења, били би у Загребу, Задру и Трсту. Задарски аеродром је називан и „Централним јадранским аеродромом“. Аеродроми другог реда, предвиђени за ограничен међународни и неограничен унутрашњи саобраћај, били би Сарајево, Титоград, Скопље и Љубљана. Аеродроми трећег реда би се користили за ограничен, односно сезонски унутрашњи саобраћај и међународни саобраћај по потреби (Дубровник, Сплит (Сињ), Сушак, Пула). Аеродроми четвртог реда би били изграђени према потребама република у којима се налазе и служили би и за спортске, привредне и санитетске сврхе. Иако у време састављања овог дописа њихова мрежа није до краја разрађена, неке од размотрених локација биле су Блед, Бањалука, Осиек, Ниш и Косовска Митровица. У већини случајева је планирано да се, тамо где већ постоје војни аеродроми, граде засебни цивилни. У случају Титограда је чак разматрано да се један од два аеродрома измести у Никшић. Према (вероватно каснијем) плану изградње, аеродроми су подељени у само четири категорије. Мада нису дати тачни критеријуми, могуће је макар угрубо реконструисати критеријуме за поделу на основу предвиђених количина потребног грађевинског материјала и опремљености аеродрома. Аеродром Београд, централно ваздухопловно пристаниште, имао би бетонску полетно-слетну стазу, стајанке и рулне стазе, два хангара укупне површине 6.000 м² и комплекс пристанишних и других зграда укупне површине 24.200 м². Аеродроми прве категорије (Загреб и Задар) такође би имали исте бетонске површине као београдски, али само по један хангар површине 2.000 м² и комплексе зграда укупне површине 12.300 м². Аеродроми друге категорије (Љубљана, Сарајево, Титоград и Скопље) би имали травнате писте, бетонске стајанке површине 5.000 м², по један хангар површине 2.000 м² и комплексе зграда површине 5.300 м². Коначно, аеродроми треће категорије (Дубровник, Сушак, Пула и Сплит) не би имали никакве бетонске површине нити хангаре, а објекти на аеродромима би имали укупну површину од 2.300 м².¹⁴⁵

Прве идеје о измештању аеродрома Београд појавиле су се још 1939. и 1940. године, када су Штаб ваздухопловства и Управа Града Београда закључили да постојећи аеродром представља сметњу будућем ширењу Београда на леву обалу Саве. Са истим проблемом суочиле су се и послератне власти у тренутку када је почетак изградње Новог Београда постао изванредан. Поред тога, аеродромска зграда и друга пратећа инфраструктура нису више одговарале потребама савременог ваздушног саобраћаја, а уједно су претрпеле знатну штету током Другог светског рата. Примера ради, једно крило пристанишне зграде је после рата морало бити реконструисано као приземно, уместо са спратом, а читав зграда је остала без украса. Аеродром је имао и један неотклоњив недостатак. Бетонска писта била је дугачка свега 1.600 метара и постављена правцем југозапад-североисток, тако да је бочни ветар веома отежавао полетање и слетање. На кошавском правцу (југоисток-северозапад) постојала је краћа, травната писта, што је значајно ограничавало димензије и капацитет авиона који су могли да је користе. Поред тога, њену безбедну употребу су онемогућавали Бежанијска коса са

¹⁴⁴ АЈ, 620-3, месечни извештаји за јул 1946. за аеродроме Београд, Сарајево и Скопље; I. Kukobat, „Роџеси ваздушног саобраћаја и послератној Југославији 1945–1947“, 177.

¹⁴⁵ АЈ, 41-274-453, Петогодишњи план изградње аеродрома (табеларни приказ, без датума, вероватно 1947); АЈ, 620-5, допис ГУЦВС Министарству саобраћаја ФНРЈ, стр. пов. бр. 17, 17. новембар 1947; *Петогодишњи план развоја народне привреде Федеративне Народне Републике Југославије у годинама 1947–1951*, Београд 1947, 63, 83.

једне и брдо Сењак са друге стране. Нови аеродром замишљен је као Централно ваздухопловно пристаниште ФНРЈ по узору на московски аеродром Внуково, главно ваздухопловно пристаниште Совјетског Савеза, тако да је морао да буде и репрезентативан за путнике из иностранства. Локација за нови аеродром пронађена је у близини села Сурчин, четрнаест километара од центра Београда. Близу ове тачке пролазио је ауто-пут Београд – Загреб, што је омогућавало брзу везу са градом. Раван терен значио је да нема никаквих природних препрека које би ометале саобраћај, полетно-слетна стаза могла је да се постави тако да буде одговарајућа за чак 98% ветрова, а удаљеност насеља омогућавала је и проширење аеродрома. Како је 27. фебруара 1948. ГУЦВС обавестила Урбанистички завод при Планској комисији НР Србије, прилазне зоне постојећег аеродрома нису биле у колизији са првом фазом изградње Новог Београда, уз молбу да се изградња прилагоди предвиђеном термину за напуштање старог аеродрома и прелазак на нови, у другој половини 1950. године. Локација за нови аеродром одобрена је од стране Савезне планске комисије 1949. године, али се на почетак изградње морало сачекати још неколико година.¹⁴⁶

Нова локација тражена је и за аеродром код Загреба. Тамо је саобраћај са предратног аеродрома код Боронгаја измештен на аеродром Лучко, уређен за војне потребе током Другог светског рата. Током 1947. погодно место за потпуно нов аеродром пронађено је код села Ботинец и Брезовица (источно од Лучког) и предложено је да се изградњи приступи одмах. У случају Сарајева, донета је одлука да се саобраћај са војног аеродрома код Рајловца премести на предратни цивилни код Бутмира, који је затим предат на управљање ЈУСТИ.¹⁴⁷

У другим случајевима, посебно на приморју, биле су предвиђене само адаптације постојећих аеродрома кроз изградњу појединих објеката. Они би задржали травнате писте и били коришћени само током летње сезоне. Ипак, овај план није остварен. Иако је Југославија била дужна да у року од пет година преда ЈУСТИ на управљање нов аеродром код Београда и утврђена је његова будућа локација, изградња аеродрома није ни започета у наведеном периоду. Исто важи и за друге аеродроме, тако да је мрежа ваздухопловних пристаништа изгледала скоро исто као пре Другог светског рата, уз додатак Пуле и Задра, који су се формално до 1947. налазили у саставу Италије.¹⁴⁸

Коришћење аеродрома се наплаћивало, а поступак наплате регулисан је кроз два прописа донета 7. октобра 1947. Привременом наредбом о плаћању накнада на јавним ваздухопловним пристаништима у ФНРЈ одређено је да ће се наплаћивати накнада за слетање, допунска накнада за слетање и полетање ноћу, накнада за боравак, накнада за употребу склоништа и накнада за употребу возила и радне снаге јавних ваздухопловних пристаништа. Од наплате су изузети државни ваздухоплови који се не користе у комерцијалне сврхе, ваздухоплови на пробним летовима, ваздухоплови пилотских школа и организација спортског ваздухопловства осим када се користе у комерцијалне сврхе, ваздухоплови на школским летовима активних пилота и пилота-ученика, као и ваздухоплови у власништву страних амбасада, дипломатских представништава и Црвеног крста. Привременим решењем о висини накнаде која се наплаћује на јавним ваздухопловним пристаништима у ФНРЈ одређени су износи поменутих накнада. Ово решење је касније мењано у више наврата у складу са технолошким развојем ваздушног саобраћаја и потребом да се износи накнада ускладе са ценама.¹⁴⁹

¹⁴⁶ АЈ, 620-10, допис ГУЦВС Урбанистичком заводу при Планској комисији НР Србије, пов. бр. 347, 27. фебруар 1948; АЈ, 599-347, Решење о одобрењу инвестиционог програма изградње новог аеродрома *Београд* код Сурчина, О. п. бр. 97, 6. јун 1956; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 72–73; Г. Антонић, „Београдска управа и развој простора леве обале Саве 1934–1941“, 56; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 93.

¹⁴⁷ АЈ, 620-5, допис ГУВС Председништву Владе НР Хрватске, пов. бр. 257, 10. мај 1947; АЈ, 620-5, допис ГУЦВС Министарству саобраћаја ФНРЈ, пов. бр. 424, без датума (вероватно 11. или 12. јул 1947); АЈ, 620-16, допис ГУЦВС Одељењу противавионске одбране Министарства унутрашњих послова ФНРЈ, стр. пов. бр. 12. 14. фебруар 1948.

¹⁴⁸ АЈ, 41-274-453, Петогодишњи план изградње аеродрома (табеларни приказ, без датума, вероватно 1947); АЈ, 620-5, допис ГУЦВС Министарству саобраћаја ФНРЈ, стр. пов. бр. 17, 17. новембар 1947

¹⁴⁹ *Службени лист ФНРЈ*, бр. 95, 8. новембар 1947.

Већ 1946. успостављен је систем ваздушних путева над Југославијом, као и улазно-излазних коридора према иностранству. Као и пре рата, постојале су забрањене зоне за летење. На пример, наређењем Команде ЈРВ је 1948. успостављена зона забране летења изнад Београда оивичена тачкама: Жарково – Чукарица – Главна железничка станица – електрична централа на Дунаву – Вишњица – Миријево – Јајинци – Ресник – Жарково.¹⁵⁰

Већ је речено да је приоритет ГУВС током 1946. било спајање Београда са главним градовима осталих југословенских република. Са оваквом праксом је настављено и током 1947. и 1948, све до редукције саобраћаја изазване несташицом авионског горива. Несташица је постала толика да је ЈАТ од почетка 1949. године до средине априла летео само на линији Београд – Праг. Тек је 18. априла обављен један специјалан лет на релацији Београд – Титоград. Од 16. маја је линија за Титоград постала редовна, у неколико наврата и са по два лета у току дана, док је 1. јуна уведено и међуслетање у Сарајеву. Тек 15. јуна отворен је саобраћај са Загребом, Љубљаном, Скопљем и Дубровником. Линија за Титоград је постала директна, а за Дубровник се летело преко Сарајева. Последњи лет за Дубровник обављен је 30. септембра, тако да се до краја године летело само на сталним линијама Београд – Загреб – Љубљана, Београд – Сарајево, Београд – Титоград и Београд – Скопље. Ова редукција погодила је и ЈУСТУ током 1948. Док је линија Београд – Задар – Загреб укинута због слабог искоришћења, путничка линија Београд – Сарајево и кружна поштанска линија Београд – Скопље – Титоград – Сарајево – Београд укинуте су због недостатка горива. Разлог за несташицу горива лежао је у прекиду испорука из Румуније, која је до тада представљала главни извор авионског горива за Југославију. Пошто је за ове испоруке било задужено Румунско-совјетско друштво за експлоатацију нафте, јасно је да се радило о још једном виду притиска на Југославију у периоду непосредно пред доношење Резолуције Инфомрбиороа.¹⁵¹

Упркос амбициозним плановима из 1947, мало шта је урађено у стварности. Доношење Резолуције Информбиороа и повећани издаци за одбрану услед очекивања совјетског напада на Југославију смањили су издатке за привреду, па тако и за ваздушни саобраћај. На аеродромима су извођени само најнужнији радови, тако да су њихови изглед и опрема половином 1950-их година и даље били веома скромни. Само је београдски аеродром имао бетонску главну писту дугу 1.600 метара, изграђену за време окупације, док су сви остали имали травнате, најчешће дугачке 1.200 и широке 60–80 метара, довољне за прихват авиона типа Даглас ДЦ-3. Аеродромске зграде су биле малих димензија са просторијама за пријем путника, вагање и предају пртљага и обављање царинских формалности уколико је аеродром сматран међународним, као и малим бифеом. Од опреме за везу и навигацију већина аеродрома је имала само радио-телеграфе (касније радио-станице) и радиогониометре који су били крајње непоуздани у случају лоших временских прилика. Ипак, грађени су поједини нови, сезонски аеродроми, па су тако до 1955. у саобраћајну мрежу уведени Блед, Пула, Охрид и Дурмитор. Први је одраније користио Ваздухопловни савез Југославије, други је био војни и адаптиран је за потребе ваздушног саобраћаја подизањем пристанишне зграде, а последња два су новоизграђена.¹⁵²

¹⁵⁰ АЈ, 620-10, допис Војне поште 8228 (Први транспортни пук ЈРВ) Главној управи цивилног ваздушног саобраћаја ФНРЈ, пов. бр. 218, 16. фебруар 1948. Карту ваздушних путева важећу 5. јуна 1947. видети у АЈ, 290-3.

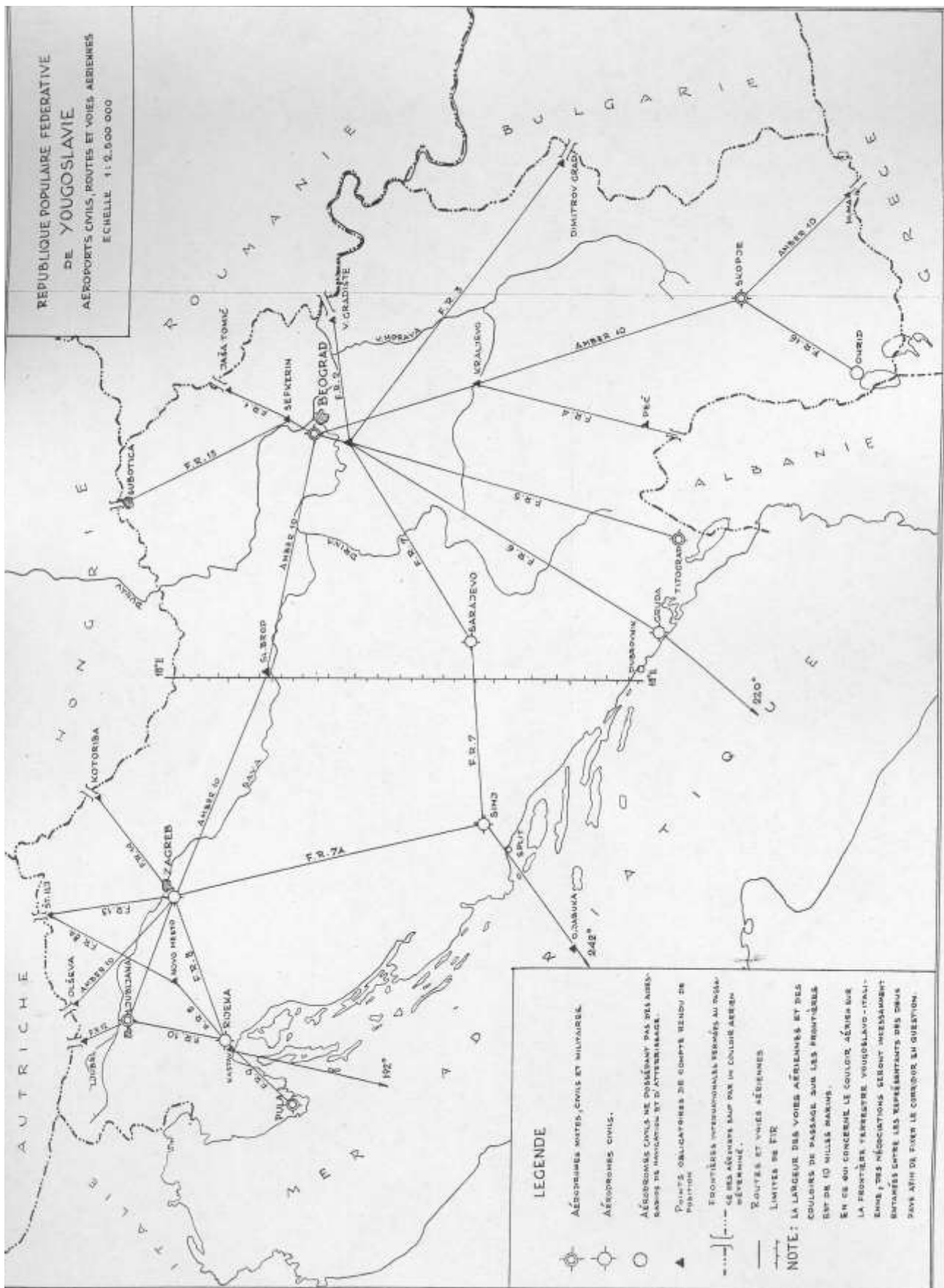
¹⁵¹ АЈ, 620-41, прегледи експлоатације ваздушног саобраћаја по данима током 1949. године; М. Gulić, М. Ninković, „Slučaj JUSTE“, 151, 155–156.

¹⁵² *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 18, 21–27; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 2, 1956, 15.

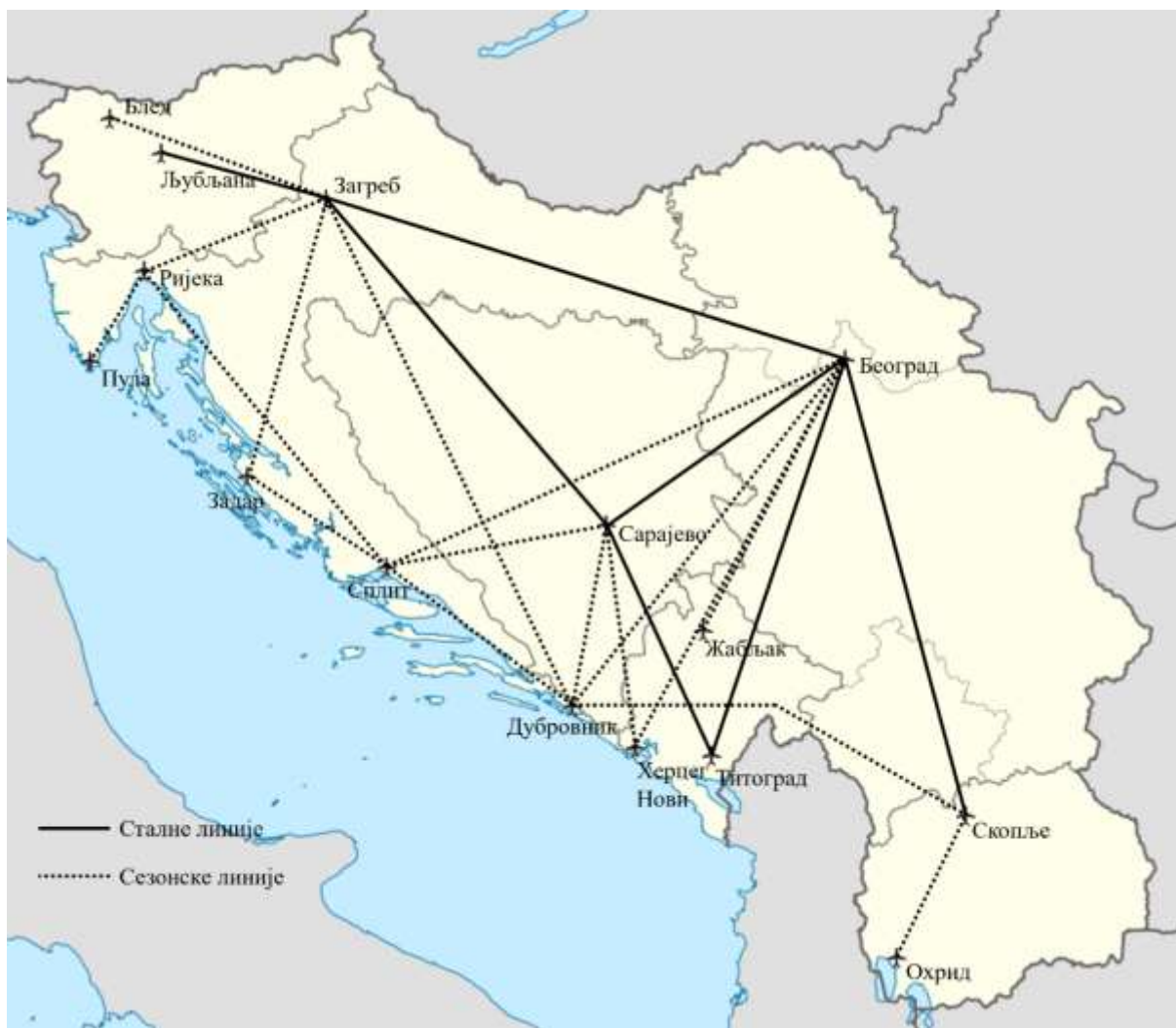
Табела 8: стање југословенских аеродрома 1954. године¹⁵³

Постојећи аеродроми									
Бр.	Аеродром	Полетно-слетне стазе					Класа	Отворен за саобраћај	Надморска висина (м)
		Ук.	Бет.	Зем.	Дужина (м)	Ширина (м)			
1.	Београд (Земун)	2	1	1	бетонска 1.600 земљана 1.100	бетонска 80 земљана 80	бет. Д4 зем. Ф6	сталан	73
2.	Загреб (Лучко)	1	-	1	1.200	80	Ф6	сталан	123
3.	Љубљана	1	-	1	1.200	80	ВК	сезонски	289
4.	Сарајево (Бутмир)	1	-	1	1.200	80	ВК	сталан	514
5.	Титоград	1	-	1	1.200	80	Ф6	сталан	53
6.	Скопље	1	-	1	1.200	80	Ф6	сталан	240
7.	Дубровник (Груде)	1	-	1	1.100	60	Ф6	сезонски	51
8.	Сплит (Сињ)	1	-	1	1.200	60	ВК	сезонски	297
9.	Ријека (Гробничко поље)	1	-	1	1.200	60	ВК	сезонски	300
10.	Пула	-	-	-	-	-	ВК	сезонски	50
11.	Охрид	1	-	1	1.200	60	Ф6	сезонски	701
Аеродроми у изградњи									
Бр.	Аеродром	Полетно-слетне стазе					Класа	Отворен за саобраћај	Надморска висина (м)
		Ук.	Бет.	Зем.	Дужина (м)	Ширина (м)			
1.	Блед	1	-	1	1.200	80	Ф6	сезонски	505
2.	Тиват	1	-	1	1.350	80	Ф6	сталан	4
3.	Дурмитор	1	-	1	1.300	60	ВК	сезонски	1325
Аеродроми у пројекту									
Бр.	Аеродром	Полетно-слетне стазе					Класа	Отворен за саобраћај	Надморска висина (м)
		Ук.	Бет.	Зем.	Дужина (м)	Ширина (м)			
1.	Задар							сталан	
2.	Плитвице							сезонски	
3.	Приштина							сталан	
Аеродроми за које су се тражили терени									
Бр.	Аеродром	ПСС					Класа	Саобраћај	Надморска висина (м)
		Ук.	Бет.	Зем.	Дужина (м)	Ширина (м)			
1.	Дубровник							сталан	
2.	Ријека							сталан	

¹⁵³ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 21–22. ВК – ван категорије. У досадашњим истраживањима није пронађена категоризација аеродрома из тог периода.



Карта 9: аеродроми и ваздушни путеви у ФНРЈ 1955. (Преузето из: *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955)



Карта 8: унутрашње линије ЈАТ-а 1955. године

Табела 9: промет домаћих авиона на југословенским аеродромима 1955. године¹⁵⁴

Аеродром	Опслужени авиони	Путници			Терет (кг)		
		Отпутовали	Приспели	Укупно	Отпремљен	Приспео	Укупно
Београд	1.546	27.301	28.443	55.744	384.281	117.899	502.180
Загреб	613	7.492	8.070	15.562	52.635	43.083	95.718
Љубљана	82	1.138	1.098	2.236	2.462	4.310	6.772
Сарајево	593	7.248	6.549	13.797	19.549	29.172	48.721
Скопље	230	2.579	2.546	5.125	7.152	6.725	13.877
Титоград	840	18.555	16.518	35.073	81.828	325.270	407.098
Ријека	96	1.020	1.088	2.108	1.076	4.938	6.014
Сплит	246	2.853	3.322	6.175	14.541	9.214	23.755
Дубровник	405	7.078	8.271	15.349	9.053	46.478	55.531
Пула	36	313	372	685	195	465	660
Задар	171	1.543	1.079	2.622	2.851	1.703	4.554
Блед	16	211	230	441	42	155	197
Охрид	57	1.095	1.089	2.184	1.477	1.461	2.938
Жабљак	4	109	36	145	22	74	96

¹⁵⁴ Преузето из: *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1955, br. 2, 1956, 15.*

Мора се напоменути да су Дубровник и Херцег Нови заправо користили исти аеродром на Грудама, док су аутобуси превозили путнике са аеродрома ка тим градовима. Из непознатих разлога, аеродром Љубљана је у годишњем билтену УЦВ из 1955. окарактерисан и као стално отворен за ваздушни саобраћај, и као сезонски. Као што се види са карте изнад, основни циљ унутрашњег саобраћаја било је повезивање главних градова југословенских република, док су линије према туристичким центрима на јадранској обали, Охриду, Бледу и Жабљаку биле искључиво сезонске.

На потребу за изградњом модернијих аеродрома упозоравали су и локални органи. Приликом посете Јосипа Броза Тита Дубровнику октобра 1954. Народни одбор тог града му је представио предао кратак реферат о потреби Дубровника за новим аеродромом. У том документу је наведено да туристи из источних делова Југославије заобилазе Дубровник као дестинацију због лоше железничке везе са остатком земље, док се од Загреба до Дубровника путује и по тридесет сати. Стога је и за домаће, и за стране туристе најпогоднија веза била авионска. Међутим, постојећи аеродром код Груда био је употребљив само током лета пошто је од ране јесени до касног пролећа био поплављен. Постојао је пројекат за одводњавање терена, али је процењено да би аеродром и даље могли да користе само авиони малог капацитета, као и да би било исплативије тај терен користити за пољопривреду. У сарадњи са Народним одбором среза требињског, пронађена је локација поред пруге Хум – Требиње на удаљености од осамнаест километара од Дубровника, на крашкој заравни неупотребљивој за пољопривреду и у државном власништву, тако да није било ни потребе за експропријацијом земљишта, као ни за већим радовима на нивелацији терена. Структура тла онемогућавала је задржавање воде и могла је да издржи летелице већих тежина. Аеродром би могао да има две полетно-слетне стазе, дужине 2.000 и 1.500 метара. Завршна процена била је да је за градњу краће писте и потребних објеката било довољно 120.000.000 динара, а да би аеродром могао да буде употребљив већ за туристичку сезону 1955. године. До градње новог дубровачког аеродрома није дошло на овој локацији, нити у овом тренутку. Међутим, случај Дубровника је добар показатељ да су се иза градње цивилних аеродрома често крили војни разлози. Млазни путнички авиони су у читавом свету тада тек увођени у употребу, није их користио ниједан инострани авиопревозилац на линијама ка Југославији, а о њиховој набавци за ЈАТ се још увек није размишљало, тако да свакако не би користили дубровачки аеродром. С друге стране, Тито је „тада јасно ставио до знања својим саговорницима да аеродромска писта мора бити дугачка 2.500 метара како би у случају потребе могли да је користе млазни авиони ратног ваздухопловства, који су управо тих година почели да пристижу у Југославију, иначе да изградња аеродрома нема оправдања“.¹⁵⁵

Интересантно је да је линија Београд – Жабљак по анализи из 1956. године била најисплативија домаћа линија ЈАТ-а. Оправдање за постојање ове линије лежало је у туризму. На Дурмитору и у околини су постојали објекти за смештај туриста са око 600 кревета, а постојало је и интересовање за кампове на Црном језеру, као и перспектива за повећање капацитета. Међутим, Жабљак је био готово сасвим одсечен од света. Путник који би за два сата стигао из Београда у Титоград авионом морао је до Жабљака путује још читав један дан аутобусом. Ако би кренуо возом, најпре би из Београда за Рудо путовао око једанаест сати, а затим још један дан аутобусом до Жабљака. У марту 1956. Жабљак је обишла комисија УЦВ која је констатовала да се аеродром налази на 1.322 метра надморске висине, да постоји писта дугачка 1.240 метара (1.300 са додатним сигурносним појасевима од по тридесет метара) и широка шездесет метара (120 са додатним сигурносним појасевима) у правцу 17–197 (североисток-југозапад), да прилазна раван из правца 197 нема запрека, док се на другој страни издиже масив Кучајевице, тако да је било какво летење у том правцу било забрањено, да хоризонтална раван на висини од 45 метара изнад нивоа писте сече околна

¹⁵⁵ АЈ, Кабинет Председника Републике (837), сигнатура III-A-4-c, кутија 52, реферат *Аеродром Дубровник*, септембар 1954; Марко Милетић, *Политика одбране Југославије (1945–1958): идеје и пракса*, докторска дисертација, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, 2021, 333.

брда, као и да је за време летачке сезоне организована метеоролошка и служба контроле летења. Комисија је закључила да је аеродром употребљив од јуна до септембра под специјалним условима: да се слетање врши само у правцу 197, а полетање у правцу 17, да се лети само по лепом времену без ветра, да авиони на полетању не смеју бити тежи од 11,5 тона, односно да не смеју носити више од 21 путника и пет чланова посаде, да за ову линију треба одређивати квалитетније пилоте и да треба срушити једну зграду од тврдог материјала пошто се налазила „унутар дозвољеног појаса за сигурност летења“. Ипак, појам исплативости у овом случају треба узети са резервом, јер је заправо за ову линију исплаћивана најмања дотација у односу на остале. На сваке 4.000 динара, колико је износила цена карте на линији Београд – Жабљак, држава је ЈАТ-у исплаћивала још 1.599 динара. У случају других линија, како сталних, тако и сезонских, износ дотације био је већи. Већ је речено да је 1951. покушано довођење цена на економски ниво, што се завршило неуспехом, што значи да је још тада ваздушни саобраћај био нерентабилан. Промене цена карата од 1952. до 1955. биле су незнатне, а у неким случајевима цене нису ни мењане.¹⁵⁶

Табела 10: цене авионских карата по решењима Савета за саобраћај и везе Владе ФНРЈ из октобра 1951. и јануара 1952. (у динарима)¹⁵⁷

Релација	Цена карте 1951.	Цена карте 1952.
Сталне линије		
Београд – Загреб	4.600	3.000
Београд – Љубљана	6.200	4.100
Београд – Пула	8.700	5.600
Београд – Сарајево	4.900	3.300
Београд – Скопље	4.900	3.400
Београд – Титоград	5.000	4.000
Загреб – Љубљана	1.600	1.100
Загреб – Пула	4.100	2.600
Загреб – Сарајево	5.300	3.400
Сезонске линије		
Београд – Дубровник	7.700	4.500
Београд – Сплит	7.300	4.500
Београд – Ријека	7.000	4.700
Загреб – Дубровник	7.700	4.500
Загреб – Сплит	4.700	3.100
Загреб – Ријека	2.400	1.700
Сарајево – Дубровник	2.800	2.100
Сарајево – Сплит	2.400	1.900
Скопље – Дубровник	6.900	4.400
Титоград – Дубровник	2.100	Не помиње се
Љубљана – Ријека	1.500	Не помиње се

¹⁵⁶ АЈ, 130-729-1185, допис УЦВ Секретаријату СИВ-а, бр. 918, 21. фебруар 1956.

¹⁵⁷ *Службени лист ФНРЈ*, бр. 47, 24. октобар 1951; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 5, 29. јануар 1952.

Табела 11: поређење висине цена карата и дотација у унутрашњем ваздушном саобраћају током 1955. године¹⁵⁸

Линија	Растојање (км)	Цена карте без попушта (дин)	Тарифа за 1 пкм (дин)	Дотација по путнику
Београд – Жабљак	235	4.000	14	1.599
Београд – Титоград	300	4.000	13,33	1.965
Београд – Загреб	390	3.300	8,46	10.861
Београд – Љубљана	510	4.100	8,04	3.230
Београд – Ријека	520	4.700	9,03	3.150
Београд – Скопље	350	3.200	9,14	11.287
Београд – Охрид	510	4.500	8,82	4.230
Београд – Сарајево	210	3.000	14,29	3.195
Београд – Дубровник	320	4.500	14,06	3.453
Београд – Сплит	350	4.500	12,86	3.904
Загреб – Сарајево	310	3.200	10,32	4.750
Загреб – Титоград	500	5.500	11,00	3.230
Загреб – Сплит	260	3.100	11,92	4.942
Загреб – Дубровник	440	4.500	10,23	4.002

Упркос поменутој анализи, ЈАТ током 1956. није летео за Жабљак. Укинуте су и линије ка Бледу, Пули, Ријеци, Задру и Херцег Новом, а од сезонских аеродрома су задржани сплитски, дубровачки и охридски. Већ 1957. обновљен је саобраћај ка Бледу, отворен је нови аеродром код Тивта, али је сарајевски коришћен само током лета. Тек 1960. успостављене су линије за Задар и Жабљак, а поново се као дестинација помиње и Херцег Нови, који је сада користио тиватски аеродром. Од 1961. је са прекидима ЈАТ летео и на линији Београд – Иванград, додатно повезујући Црну Гору са остатком земље. Није било могуће у изворима пронаћи одговарајуће образложење за укидање сезонских линија ка приморју.¹⁵⁹

Први предлози модернизације и проширења аеродромске мреже појављују се већ 1955. године у склопу разматрања потребе за модернизацијом целокупног југословенског саобраћајног система. Ваздушни саобраћај је у овим документима третиран као допуна модерног саобраћаја за брзи превоз путника и робе велике вредности, док је основа унутрашњег саобраћајног система требало да остане железница. После описа затеченог стања, 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, Бањалучке 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.¹⁶⁰

У већ помињаном реферату који су заједнички израдили ЈАТ и УЦВ 1957. године налазе се и разматрања везана за стање југословенске аеродромске мреже. Централно место

¹⁵⁸ АЈ, 130-729-1185, допис УЦВ Секретаријату СИВ-а, бр. 918, 21. фебруар 1956.

¹⁵⁹ Видети издања *Годишњег билтена Управе цивилног ваздухопловства* за период 1956–1961.

¹⁶⁰ АЈ, Савезни завод за друштвено планирање (459), 459-12, Елаборат *Перспективни програм развоја саобраћаја ФНРЈ*, мај 1955; АЈ, 599-226, Елаборат *Перспективни развој ваздушног саобраћаја*, август 1955.

заузимао је београдски аеродром, који су користили авиони са највећим дозвољеним оптерећењем од двадесет тона по точку. Ово је спречавало употребу великих дуголинијских авиона на аеродрому који је представљао носиоца међународног ваздушног саобраћаја у Југославији, а уједно је и сматран средиштем ваздушног саобраћаја за део Европе оивичен Бечом, Будимпештом, Истанбулом и Атином. За међународни саобраћај су још коришћени и аеродроми у Загребу и Скопљу, али у много мањој мери од београдског. У грађевинске радове на постојећим аеродромима је од 1945. до 1956. године уложено 392.869.000 динара, од чега 332.803.000 из савезног буџета, док је остатак потекао од НР Македоније (31.566.000 динара) и срезова Пљевља (13.500.000 динара за аеродром на Жабљаку) и Радовљица (15.000.000 динара за аеродром на Бледу). Поређења ради, у железнице је у истом периоду уложено 191.653.000.000 динара, од чега 99.211.080.000 динара само у изградњу нових пруга. Ипак, треба имати у виду и да је обим железничког саобраћаја био неупоредиво већи него што је то био случај са ваздушним, као и да је природа грађевинских радова у ове две гране саобраћаја значајно другачија. Како је истакнуто у материјалима припремљеним за дискусију о перспективном друштвеном плану исте године, аеродроми су представљали главну сметњу за даљи развој и унутрашњег, и међународног саобраћаја. Као прека потреба истакнута је изградња новог београдског аеродрома, затим аеродрома код Загреба и дуж јадранске обале, као и већа улагања у службу контроле летења и радио-навигациона средства на земљи.¹⁶¹

Године 1959. израђен је предлог програма модернизације аеродромске мреже Југославије у периоду до 1966. године. У овом документу идентификована су иста три значајна фактора за развој ваздушног саобраћаја као у плану из 1957. Први је био економски. Ваздушни саобраћај омогућавао је бржи и јединственији привредни живот читавог света. „Нарочито модеран живот народа са данашњим степеном развоја науке, индустрије, потреба и прохтева, различитим материјалним могућностима и животним стандардом практично не дозвољава постојање економских аутархија“. Динамичан развој привреде захтевао је брзе интервенције ради координације производње и размене искустава, техничке документације, робе и сировина. Поред тога, ваздушни саобраћај представљао је значајно средство у развоју туризма. „Повећање животног стандарда, нервозни темпо данашњег живота, жеља за упознавањем нових крајева, чвршће политичке, економске и друштвене везе, итд – упућује све већи број људи да посете далеке земље и да проведу неколико дана одмора у туристичким местима“. За оне који су то могли себи да приуште и хтели су да штеде време, основно средство путовања до жељеног одређишта био је авион. Други фактор био је војни. Поред тога што је представљао „инструмент мира повезујући народе“, ваздушни саобраћај представљао је техничку и кадровску резерву војног ваздухопловства. Многи земаљски објекти су се у миру користили и у цивилне, и у војне сврхе, а у рату је читава земаљска инфраструктура могла да се подреди војним потребама. Путнички авиони су се могли брзо и лако претворити у санитарске или транспортне, а летачи и друго стручно особље могли су лако да се уведу у састав активне војске. Трећи фактор био је политички. Развој војно-политичких блокова и заједница држава захтевао је могућност личних контаката између њихових вођа у сваком тренутку, у чему је најефикасније средство био авион. Ваздушни саобраћај био је средство зближавања народа, али и демонстрација напретка једне државе. „Свака држава која држи до свог угледа сматра питањем части, да се укључи у заједницу светског ваздушног саобраћаја, да се њени авиони појављују на разним аеродромима“. Управо из политичких разлога и због престижа су многе државе биле спремне да отварају неисплативе линије. „Готово да нема на свету аеродрома, који није изградила или бар припомогла држава. Аеродроми представљају уједно у правом смислу капије земље и први доводе странце у додир са дотичном земљом. Ради тога се аеродроми и са естетске и друге стране уређују тако да представљају углед државе“.¹⁶²

¹⁶¹ АЈ, 599-162, Елаборат *Перспективни развој цивилног ваздушног саобраћаја*, јануар 1957; исто; *Реферат о перспективној политици за решавање основних проблема у саобраћају*, јануар 1957; исто, Елаборат *Стање и основни проблеми саобраћаја и веза и перспектива њиховог развоја*, Београд, 9. април 1957.

¹⁶² АЈ, 599-347, *Перспективни програм аеродромске мреже Југославије* (нацрт), без броја, април 1959.

Планирање модернизације аеродрома зависило је од остварених резултата и предвиђања о даљем току развоја ваздушног саобраћаја, али и привредне моћи Југославије. Од 1946. до 1958. број остварених авио-километара порастао је са 261.000 на 3.747.000. Од 1952. до 1958. искоришћење понуђених капацитета порасло је са 52% на 62% у путничком саобраћају. У свету је очекиван раст броја путника од 18% годишње, тако да би до 1970. године достигао 930.000.000. Рачунало се и са појавом све савременијих, већих и тежих авиона са све већим капацитетом и новим врстама погона (млазним, елисно-млазним, па чак и ракетним и нуклеарним). На домаћем плану, до 1970. је очекиван 2,37 пута већи обим ваздушног саобраћаја у односу на 1956. годину на бази годишње стопе раста од 9%, уз могућност да стопа раста буде и већа. У међународном саобраћају је очекивано отварање линија ЈАТ-а и страних компанија од Југославије према Њујорку, Картуму, Адис Абеби, Варшави, Кијеву, Москви, Лисабону, па чак и Јужној Америци, Северној Америци и Далеком истоку. Сматрало се да би Југославија требало да заузме положај чворишта ваздушног саобраћаја у Источној, Југоисточној и Средњој Европи као одредишна и транзитна земља. Очекивало се да унутрашња мрежа линија остане приближно иста каква је и била, са израженим сезонским карактером линија ка приморју. Тврдње о значају ваздушног саобраћаја за туризам нису биле без основа, будући да је од 1950. до 1957. број страних туриста у Југославији порастао са 7.768 на 232.681, док је само 1957. између Југославије и иностранства обављено 1.085.344 путовања, од чега су 657.356 обавили странци, 310.809 Југословени, а 117.179 је обављено у транзиту.

По обиму саобраћаја, југословенски аеродроми веома су заостајали за светским. Док је у свету 1955. просечан број опслужених авиона на једном међународном аеродрому износио 175, београдски аеродром је 1956. опслуживао само шеснаест авиона дневно. Већина европских аеродрома имала је бетонске писте дужине 2.000–3.000 метара, док је у Југославији и даље само београдски аеродром имао бетонску писту од 1.600 метара. У периоду од 1957. до 1959. само су аеродроми у Београду, Скопљу и Загребу били употребљиви за унутрашњи и међународни саобраћај током читаве године, а у Титограду само за унутрашњи. Сви остали аеродроми су били или чисто туристички (Сплит, Блед, Тиват, Охрид), или из метеоролошких разлога нису могли да се користе током целе године (Љубљана, Сарајево, Дубровник). Ниједан аеродром није имао уређаје за слетање по инструментима. Многи од њих су се налазили сувише близу насеља или су били неправилно оријентисани у односу на правац преовлађујућих ветрова, или чак географски попуно лоше смештени, што је ометало њихову употребу и спречавало модернизацију. Још 1957. је констатовано да су аеродроми до Другог светског рата грађени примитивно, често импровизовано на лединама, да тадашњи градитељи нису ни имали на располагању било какву литературу или научна сазнања о изградњи аеродрома, те да је каснија пракса показала да су многи аеродроми подигнути на потпуно погрешним локацијама (неповољно постављени у односу на доминантне ветрове или на терену склоном плављењу), а такву аеродромску мрежу је у првим годинама морала да користи и социјалистичка Југославија.

План будуће југословенске аеродромске мреже предвиђао је осам саобраћајних центара: Београд, Загреб, Словенију са Љубљаном као средиштем, јадранску обалу као целину, Сарајево, Црну Гору са приморјем, Скопље и Охрид. Најзначајнији аеродроми у новој мрежи били би Београд, Загреб и један аеродром у Словенији, оспособљени за све видове унутрашњег и међународног саобраћаја. Није било потребно посебно доказивати потребу за модерним аеродромима код два водећа југословенска центра, Београда и Загреба. По питању Словеније, њена унутрашња саобраћајна мрежа је била веома развијена, а њен друштвени производ и национални доходак био виши од југословенског просека, али је представљала рубно подручје Југославије, прилично удаљено и недовољно повезано са остатком земље. Словенија је уједно била капија Југославије према Западној Европи и атрактивно туристичко одредиште, што је захтевало изградњу једног модерног аеродрома као централног за ову републику, уз задржавање бледског аеродрома као сезонског. Локација за нови љубљански аеродром пронађена је у близини села Брник и пута Љубљана – Крањ. Постојала је идеја да се војни

аеродром у Церкљу претвори у заједнички за Загреб и Словенију, али се од тога одустало због превелике удаљености од Загреба и Љубљане (35, односно 95 километара).

Титоград, главни град Црне Горе, имао је други најфреквентнији аеродром у Југославији због великог подручја које је покривао, али и недостатка квалитетних копнених веза са остатком земље. Област везана за овај аеродром требало је да се прошири на цело црногорско приморје изградњом пруге Титоград – Бар и пута Титоград – Бар – Улцињ. Проблем титоградског аеродрома требало је решити преласком ваздушног саобраћаја на војни аеродром код Голубоваца. Слична мера је предложена и за Скопље, где је због ширења града предложено да се саобраћај измести на војни аеродром код Петровца. У оба случаја је требало подићи пристанишне зграде, чиме би ови аеродроми постали мешовити.

Као посебна група аеродрома издвојена су три приморска: Дубровник (за јужни Јадран), Задар (за Далмацију) и Пула (за северни Јадран). Југословенско приморје већ је до тада постало популарна дестинација за домаће и стране туристе, а туризам једну од главних делатности у тој области. Стога је овом делу Југославије била потребна и адекватна авионска веза са другим деловима земље, али и иностранством. Планирано је да аеродром Дубровник покрива простор од Улциња до Макарске, аеродром Задар – од Макарске до Пага, а аеродром Пула – од Пага до италијанске границе. У првом случају, нови аеродром је требало подићи на локацији код села Ћилипи, док би у друга два била спроведена адаптација постојећих војних аеродрома и њихово претварање у мешовите. У случају Сарајева, смештеног у средишњем делу Југославије, одлучено је да се модернизује аеродром код села Бутмира.

Чисто сезонски аеродроми код Бледа и Охрида окарактерисани су као задовољавајући по питању опремљености у односу на дотадашњи промет, тако да је предложено само да се изграде бетонске писте дужине 1.600 метара како би се оспособили за пријем нешто тежих авиона у односу на ДЦ-3. За Жабљак није било могуће дати оцене даљег развоја због тога што је прекартко био у употреби како би се давала предвиђања, те је предложено да остане у тренутном стању. Поред тога, дотадашња употреба је окарактерисана као „сондажна“, иако је због слабих копнених веза и пораста туристичке активности на том простору било основа за његов опстанак. Што се тиче аеродрома Сплит и Тиват, препоручено је да се затворе после модернизације аеродрома код Задра, Дубровника и Титограда, са којима би добили хеликоптерску везу. Предложено је и да се за теретни саобраћај подигну аеродроми у Мостару и Струмици, тј. у крајевима са великом пољопривредном производњом. Коначно, у нацрту програма је наведена могућност употребе хеликоптера у унутрашњем југословенском саобраћају. Они су били погоднији од авиона малог капацитета на малим растојањима због тога што им није био потребан аеродром са пистом, што би значајно смањило потребу за инвестицијама у земаљску инфраструктуру. Аеродроми би у том случају представљали средишта која би хеликоптери повезали са мањим местима, и то: Београд са Суботицом, Осијеком, Нишом, Приштином, Зајечаром и Тузлом; Загреб са Осијеком, Бањалуком и Плитвичким језерима; Сарајево са Бањалуком, Тузлом и Мостаром; Задар са Сплитом, Шибеником и острвима; Пула са Ријеком, Опатијом, Порторожем, Копром и острвима; Љубљана са Марибором и Порторожем; Скопље са Приштином и Битољем. Овакав саобраћај заиста се и одвијао у неким европским земљама, а посебно је био развијен у Совјетском Савезу, где је Аерофлот масовно користио хеликоптере на локалним линијама ка забаченијим насељима.¹⁶³

Када је покренут, процес модернизације одвијао се на два начина, као што је и предложено програмом. У првој варијанти, грађени су потпуно нови или модернизовани постојећи цивилни аеродроми. Изградња новог београдског аеродрома коначно је започета 1956. године на локацији код села Сурчин. Касније је покренута и изградња нових аеродрома код Љубљане и Дубровника. У другој варијанти је усвојен једноставнији приступ, који је подразумевао адаптацију постојећих војних аеродрома кроз изградњу путничких терминала.

¹⁶³ АЈ, 599-347, Перспективни програм аеродромске мреже Југославије (нацрт), без броја, април 1959; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1957*, br. 4, 1958, 4; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1958*, br. 5, 1959, 6–7.

На пример, одустало се од изградње потпуно новог загребачког аеродрома код места Ботинец. Уместо тога, на војном аеродрому Плесо, који је још од 1953. коришћен за део међународног саобраћаја, 1959. је подигнут цивилни терминал и пратећи објекти, тако да је аеродром постао мешовит, а стари аеродром Лучко је и даље коришћен као спортски и војни. Државни секретаријат за народну одбрану (ДСНО) сагласио се са оваквом замисли под следећим условима: сви цивилни објекти (зграде, стајанка и друго) морали су бити потпуно одвојени од војног дела аеродрома, да све инвестиције сноси УЦВ уз сагласност ДСНО за грађевинске планове, да заједничку контролу летења води ЈРВ и да навигациона средства за искључиво цивилне потребе обезбеди УЦВ. Слично је урађено и у Титограду, где је на постојећем војном аеродрому у Голубовцима сазидана нова зграда за цивилне потребе која је предата у употребу 1960. године. Ипак, до примене хеликоптера у југословенском ваздушном саобраћају није дошло. Разлог за то је вероватно финансијске природе, будући да би куповина хеликоптера и њихово одржавање (укључујући набавку потребних алата и резервних делова), обука летача и земаљског особља, као и уређење хелидрома изискивали велика материјална средства. Поред тога, поједини аеродроми који уопште нису поменути у плану модернизације из 1959. касније су изграђени или модернизовани. Будући да је у досадашњем истраживању пронађен само нацрт програма, могуће је да су унети у коначну варијанту, али и да се савезне, републичке и локалне власти нису до краја придржавале програма. Примера ради, већ 1961. отворен је за ваздушни саобраћај аеродром у Иванграду, који је претходно коришћен само од стране локалног аеро-клуба.¹⁶⁴

Услед чињенице да је од 1950. повећан број прелета страних авиокомпанија кроз југословенски ваздушни простор, започето је и постављање модерних радио-навигационих средстава. Прва три неусмерена радио-фара (НДБ)¹⁶⁵ постављена су у Загребу, Београду и Скопљу, односно на ваздушном путу од Аустрије до Грчке. Касније су постављани и други, како у сврху обележавања ваздушних путева, тако и као средства за олакшавање прилаза аеродромима. Ова средњеталасна навигациона средства емитују сигнал у свим правцима, што се у авиону читава на радио-компасу, који показује курс ка задатом фару. Као средство распознавања, ови фарови емитују тонски запис своје словне ознаке на Морзеовој азбуци. До 1957. је на територији Југославије постављено укупно седамнаест неусмерених радио-фарова и планирано је постављање још девет. После њих, започело је постављање фарова ВОР, односно неусмерених радио-фарова високе фреквенције.¹⁶⁶ Ови фарови функционишу на ултракратким таласним дужинама и мање су подложни сметњама услед атмосферских прилика. До 1957. су на свим аеродромима радио-телеграфи замењени радио-станицама, чиме је омогућена директна веза контроле летења са авионима у ваздуху. Са више центара у иностранству су поред телеграфских и телефонских успостављене и телепринтерске везе, што је омогућило ефикасну координацију рада контроле летења. У циљу финансирања модернизације опреме, 30. јула 1959. године је донета Наредба о висини накнада за услуге ваздухопловима. Према овој наредби, домаћи и страни ваздухоплови који су вршили прелет преко југословенске територије без слетања плаћали су накнаду за коришћење уређаја намењених ваздушној пловидби и услуга органа за обезбеђење ваздушне пловидбе УЦВ. Накнада за лет у једном правцу износила је 9.300 динара на ваздушним путевима од границе ФНРЈ са Аустријом и Италијом преко Загреба и Београда до границе ФНРЈ са Албанијом, Бугарском, Грчком, Мађарском или Румунијом и обратно; 6.300 динара на ваздушним путевима који воде од границе ФНРЈ са Бугарском, Мађарском или Румунијом преко Београда до границе ФНРЈ са Албанијом, Бугарском или Грчком и обратно; 3.300 динара на ваздушним путевима од границе ФНРЈ са Аустријом преко Илирске Бистрице или Загреба до

¹⁶⁴ АЈ, 599-347, Перспективни програм аеродромске мреже Југославије (нацрт), без броја, април 1959; исто, инвестициони програми и студије за аеродроме Ријека, Сарајево, Загреб, Осиек, Мостар, Београд, 1956–1963; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1958*, br. 5, 1959, 6–7; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1959*, br. 6, 1960, 8–10; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960*, br. 7, 1961, 3.

¹⁶⁵ Ђорђе Ћистоградov, *Vazduhoplovni rečnik englesko-srpsko-ruski*, Београд 1997, 33.

¹⁶⁶ Ђорђе Ћистоградov, *Vazduhoplovni rečnik*, 302.

границе ФНРЈ са Италијом и обратно. Образложење за доношење ове наредбе било је да убрзана модернизација ваздушног саобраћаја захтева усавршавање постојеће службе за обезбеђење ваздушне пловидбе и набавку нове опреме. У складу са препорукама ИКАО, део трошкова је требало да носе и заинтересовани авиопревозиоци.¹⁶⁷

До краја изложеног периода, унутрашњи југословенски ваздушни саобраћај остао је сведен на повезивање републичких главних градова током читаве године, као и на саобраћај према туристичким центрима током летње сезоне.

Табела 12: резултати рада ЈАТ-а на унутрашњим линијама 1960. године¹⁶⁸

Линија	Број летова	Превезено путника	Превезено терета (тона)	Попуњеност кабине (%)	Приход по АКМ (динара)
Сталне линије, тип авиона: ДЦ-3					
BEG-TGD	1.763	32.208	490	89,4	253
BEG-SJJ	612	11.435	43	75,4	214
BEG-ZAG	22	248	1	52,7	99
BEG-ZAG-LJU	890	10.236	66	79,6	131
TGD-ZAG	143	2.075	15	72,9	156
TGD-SJJ-ZAG	563	8.433	37	90,1	186
BEG-SKP	449	6.724	71	70,9	132
BEG-TIV	44	799	5	85,4	251
Укупно	4.486	72.158	728	82,8	198
Сталне линије, тип авиона: Ил-14					
BEG-TIV	556	10.788	62	56,9	221
BEG-TGD	1.026	24.407	305	76,6	286
Укупно	1.582	35.195	367	69,3	262
Сезонске линије, тип авиона: ДЦ-3					
BEG-DBV	697	13.316	79	85,9	224
BEG-SPU	411	7.830	52	87,1	195
ZAG-DBV	383	7.296	23	87,8	185
ZAG-SPU	174	3.422	10	82,1	167
DBV-SJJ	68	1.560	1	87,0	184
SPU-SJJ	63	1.367	1	81,6	182
BEG-SKP-OHR	392	5.459	33	94,9	141
BEG-ZAG-BLY	132	1.558	2	75,6	97
OHR-SKP-DBV	42	569	1	85,1	169
DBV-SKP	38	817	1	90,4	223
BLY-DBV	18	263	-	68,3	101
LJU-DBV	36	677	1	84,2	127
BEG-ZBK	16	320	1	87,3	205
Укупно	2.470	44.454	204	86,7	183
Сезонске линије, тип авиона: Ил-14					
BEG-HNO	220	4.202	24	54,7	201
TIV-ZAG	172	3.271	4	57,4	168
TIV-SKP	60	1.083	3	49,8	189
Укупно	452	8.556	31	55,4	184

BEG – Београд, TGD – Титогорад, SJJ – Сарајево, ZAG – Загреб, LJU – Љубљана, SKP – Скопље, TIV – Тиват, DBV – Дубровник, SPU – Сплит, OHR – Охрид, BLY – Блед, ZBK – Жабљак, HNO – Херцег Нови.

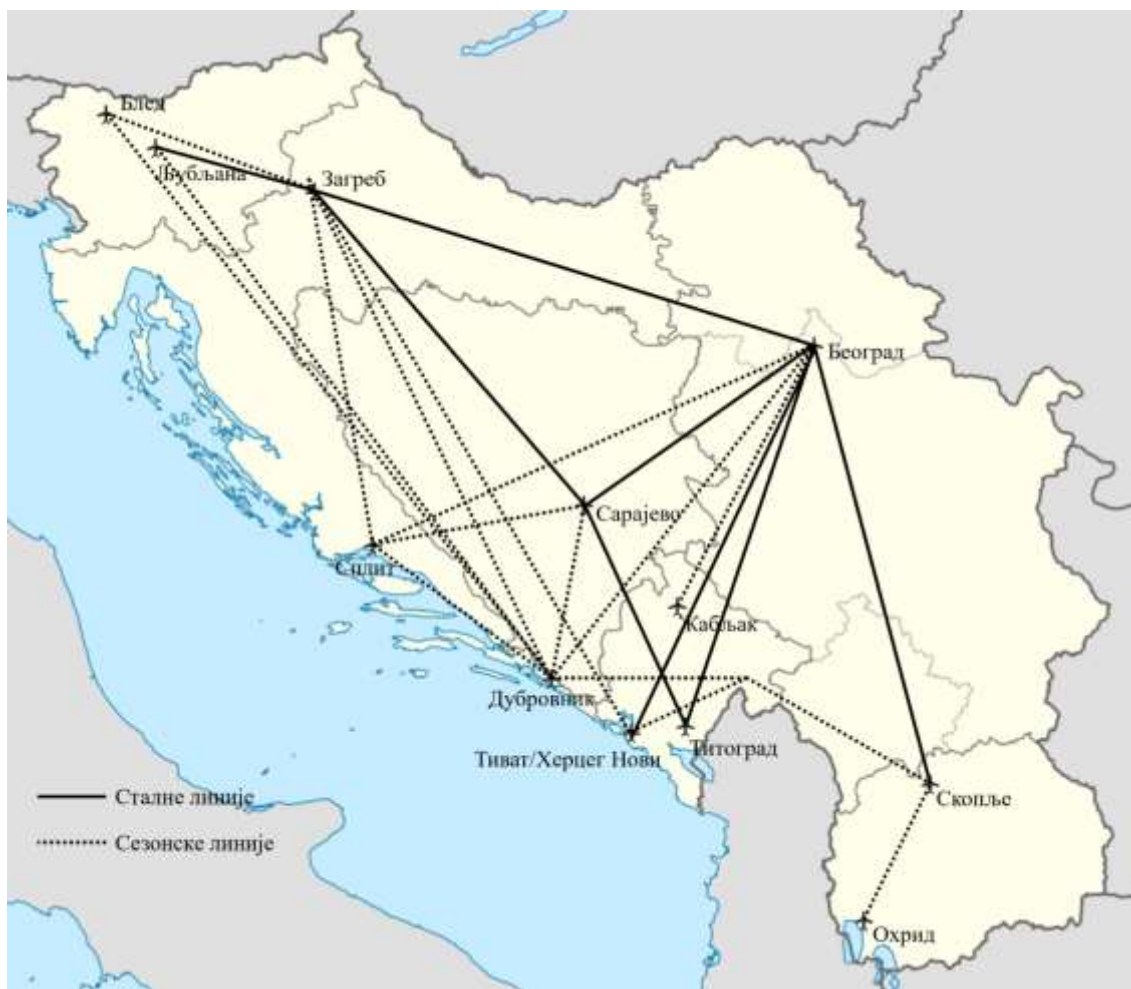
¹⁶⁷ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1957*, br. 4, 1958, 3–4; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1959*, br. 6, 1960, 7–8, 15; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 32, 12. август 1959.

¹⁶⁸ АЈ, 599-129, Саобраћај на ваздухопловним линијама: извештај за 1960. годину (табеларни приказ). Исто у: АЈ, 599-195, Југословенски аеротранспорт: извештај о раду за 1960. годину.

Табела 13: укупан промет на југословенским аеродромима током 1960. године¹⁶⁹

Аеродром	Унутрашњи саобраћај						Међународни саобраћај						Укупно					
	Авioni		Путници		Терет (у тонама)		Авioni		Путници		Терет (у тонама)		Авioni	Путници	Терет			
	отпрем- љени	приспе- ли	отпрем- љени	приспе- ли	укупно	отпрем- љени	приспе- ли	укупно	отпрем- љени	приспе- ли	укупно							
Београд	3336	3328	61928	65625	127553	1069	184	1253	3997	29118	29293	58411	275	426	701	10661	185964	1954
Титоград	1633	1630	34610	31121	65731	84	774	858	40	686	746	1432	0	2	2	3303	67163	860
Зареб	1109	1114	14144	14024	28168	102	37	139	2117	17396	15707	33103	92	102	194	4340	61271	333
Дубровник	642	642	12217	12517	24734	9	96	105	80	519	472	991	0	3	3	1364	25725	108
Сарајево	660	662	9806	9305	19111	29	37	66	0	0	0	0	0	0	0	1322	19111	66
Скопље	495	496	6239	5725	11964	38	64	102	2	3	0	3	0	0	0	993	11967	102
Љубљана	244	246	3866	4394	8260	6	15	21	80	0	0	0	0	1	1	570	8260	22
Тиват	428	428	7871	8374	16245	8	66	74	30	680	705	1385	0	2	2	886	17630	76
Сплит	326	326	6428	6222	12650	9	54	63	0	285	239	524	1	0	1	652	13174	64
Охрид	106	107	2135	2167	4302	2	8	10	0	0	0	0	0	0	0	213	4302	10
Блед	42	42	758	670	1428	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	84	1428	1
Херцег Нови	110	110	2173	2029	4202	3	21	24	0	0	0	0	0	0	0	220	4202	24
Жабљак	8	8	168	152	320	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	320	0
Задар	1	1	0	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	15	0
Мостар	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	46	46	0	0	0	2	46	0
Свега	9140	9140	162343	162340	324683	1359	1357	2716	6348	48687	47208	95895	368	536	904	24628	420578	3620

¹⁶⁹ Преузето из: *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960*, br. 7, 1961, 21.



Карта 10: унутрашње линије ЈАТ-а 1960. године

Једина целогодишња линија према одредишту које није било неки од главних градова југословенских република била је Београд – Тиват. Линије према Црној Гори уједно су имале највећи степен попуњености кабине због лошег квалитета других саобраћајних веза. Једина железничка веза Црне Горе са остатком Југославије у овом периоду била је уска пруга Титоград – Никшић – Требиње, која је представљала крак пруге Београд – Сарајево – Дубровник. Асфалтни пут који је повезао Србију и Црну Гору отворен је тек крајем 1960-их година, а пруга нормалног колосека Београд – Бар 1976. године после готово 25 година изградње. У одређеним случајевима, по две линије су обједињаване у једну ради постизања боље попуњености кабине (посебна линија између Београда и Загреба је укинута и обједињена са постојећом Београд – Загреб – Љубљана). Сезонске линије, на којима се летело од почетка јуна до краја септембра, по правилу су имале висок степен попуњености путничке кабине из више разлога. Представљале су најбржу везу континенталних делова Југославије са јадранском обалом, али су на њима уједно коришћени авиони малог капацитета (Даглас ДЦ-3 са 21–28 путничких седишта, односно Иљушин Ил-14 са 24–26 седишта). Употреба већих авиона (Конвер ЦВ-440 и Даглас ДЦ-6) није била могућа у унутрашњем саобраћају зато што су сви аеродроми осим београдског и загребачког и даље имали травнате полетно-слетне стазе и маневарске површине.¹⁷⁰

Расту коришћења ваздушног саобраћаја значајно су допринела два фактора. Први је био постепени пораст стандарда југословенских грађана. Држава се убрзано урбанизовала и индустријализовала, а од 1952. године бележи се раст личне потрошње, који се посебно повећао после 1957. године. Самим тим, ваздушни саобраћај је постепено постајао доступан

¹⁷⁰ АЈ, 599-129, Саобраћај на ваздухопловним линијама: извештај за 1960. годину (табеларни приказ); АЈ, 599-195, Југословенски аеротранспорт: извештај о раду за 1960. годину.

све већем броју југословенских грађана. Други је било јачање туризма. У 1948. години на територији Југославије боравило је 1.617.000 туриста, од чега само 61.500 иностраних. Овај број је до 1960. године порастао на 5.188.000, од чега 873.000 странаца. Од укупног броја туриста, 1.495.000 летовало је на приморју. Тачан број туриста који су користили услуге ЈАТ-а није могуће утврдити, али их је свакако било, имајући у виду да су сезонске линије отворане управо због њих. Ипак, њихов број је морао бити прилично скроман ако се у обзир узме број укупан превезених путника у ваздушном саобраћају, као и промет на појединачним аеродромима. Примера ради, Дубровник је током 1960. године посетило 90.000 туриста, али је дубровачки аеродром опслужио само 25.724 путника, од чега 24.733 у домаћем и 991 у међународном саобраћају, што значи да је приближно 13.000 људи стварно користило овај аеродром. Разлог је била неразвијеност аеродромске мреже у овом периоду, што је ограничавало димензије и носивост летелица које су могле да користе те аеродроме.¹⁷¹

И друге гране саобраћаја доживеле су значајан напредак. Број превезених путника на железници порастао је са 78.443.000 на 212.178.000 од 1946. до 1960. године, када је југословенска железничка мрежа обухватала 2.080 станица и 11.867 километара пруге (9.152 километра нормалног колосека и 2.715 километара уског колосека), док су Југословенске железнице располагале са 2.325 локомотива, 5.683 путничка и 72.440 теретних вагона. Забележен је изврстан напредак у развоју друмског саобраћаја. Број регистрованих путничких аутомобила на територији ФНРЈ порастао је у поменутом периоду са 6.238 на 54.257, а број аутобуса са 589 на 5.158. Путна мрежа је проширена са 71.400 километара 1951. године (од тога 2.318 км са савременим коловозом, 3,2% укупне путне мреже) на 82.353 километра 1960. године (од тога 6.844 км са савременим коловозом, 8,3% укупне мреже). Заправо, све гране саобраћаја су предњачиле у односу на ваздушни по броју превезених путника, а нарочито по количини превезеног терета. Ипак, треба имати у виду да ваздушни саобраћај никада није ни сматран једним од носилаца саобраћајног система, већ својервном допуном управо због скромних капацитета, посебно у превозу терета.¹⁷²

3.5. Међународни саобраћај – од најближег суседства до изласка у Европу и Средоземље

Као што је већ било речи, први лет једног авиона са југословенским цивилним ознакама после Другог светског рата обављен је 1945. управо на међународној релацији Београд – Праг. Већ наредне године, југословенски путнички авиони добили су и другу међународну дестинацију, Тирану. У случају Прага, радило се о једном од чворишта европског ваздушног саобраћаја одакле се путовање могло продужити према другим одредиштима. Што се тиче Тиране, Албанија је у овом периоду била везана за Југославију у сваком погледу, а одговарајућих копнених веза није било. Стога је авионска линија Београд – Титоград – Тирана била најбољи начин за брзо и ефикасно путовање. Ванредни летови обављани су по потреби и према другим европским градовима, попут Париза, али искључиво за државне потребе и не могу се сматрати ваздушним саобраћајем.¹⁷³

Отварање међународних линија захтевало је склапање одговарајућих међудржавних споразума. Ови споразуми су после Другог светског рата били засновани на документима ИКАО и имали стандардизован садржај подељен у два дела. Први део, основни споразум, садржао је опште одредбе о давању права на обављање саобраћаја, примени прописа, безбедности, накнадама, таксама и сл. Други део, односно прилог основном споразуму, одређивао је права експлоатисања и комерцијалне повластице које потпадају под ваздухопловне слободе (енг. *Freedoms of the Air*).¹⁷⁴ Ту спадају одредишта, број летова у

¹⁷¹ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960*, br. 7, 1961, 21; *Jugoslavija 1918–1988. Statistički godišnjak*, 339, 345; В. Petranović, *Istorija Jugoslavije III*, Београд 1988, 418–433.

¹⁷² *Jugoslavija 1918–1988. Statistički godišnjak*, 279–295.

¹⁷³ I. Kukobat, „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947“, *Istorija 20. veka*, br. 2 (2022), 176–277.

¹⁷⁴ Прва слобода: право прелета територије друге државе без икаквог слетања. Друга слобода: право на техничко слетање на територији друге државе. Трећа слобода: право на комерцијални лет од матичне државе

одређеном временском периоду и тип или капацитет летелице која ће бити коришћена на одређеним линијама. Министарства иностраних послова затим су нотама обавештавала једно друго о томе који су авиопревозиоци одређени за успостављање линија, док је државни орган задужен за послове цивилног ваздухопловства одобравао ред летења. Ипак, међународни летови могли су се одобравати и на основу захтева достављених дипломатским путем у случајевима када споразуми нису претходно склопљени.¹⁷⁵

Питање формалног уређења међународног ваздушног саобраћаја покренуто је већ у завршној фази Другог светског рата. Одмах по оспособљавању београдског аеродрома уведене су линије према Италији и Совјетском Савезу као једна од ретких веза Југославије са остатком света. Ипак, на овим линијама су коришћени војни авиони и летови су обављани искључиво за службене потребе. Почетком 1945. године, САД су предложили да Југославија приступи Чикашкој конвенцији, као и да се између две земље склопи конвенција о ваздушној пловидби, при чему је достављен и нацрт конвенције. Југословенска делегација је присуствовала Министарство иностраних послова ступило је у везу са другим надлежним органима (Генералштабом ЈА, Командом ваздухопловства, Привредним саветом и министарствима унутрашњих послова и финансија) са ставом да би Југославија требало да потпише обе акта са Чикашке конвенције, а да затим склопи и конвенцију са САД. За ово су дата три разлога: нова међународна конвенција није се битно разликовала од Париске, чији је Југославија била потписник; већина потписника Париске конвенције потписала је Чикашку, чиме је Југославији претила опасност од изолације у међународном ваздушном саобраћају; приступање новој конвенцији није могло донети Југославији никакву штету са ваздухопловне стране, већ само корист. И Привредни савет и друга министарства су подржали иницијативу за што скорију нормализацију међународног ваздушног саобраћаја. Супротставио им се Генералштаб ЈА, тврдећи да ова питања нису довољно размотрена.¹⁷⁶

Први привремени међудржавни споразум о ваздушном саобраћају склопљен је између Југославије и Чехословачке у јесен 1945. године. Овај споразум потписали су представници Команде вЈА и „виших ваздухопловних власти“ Чехословачке Републике и њиме је одређено да ће се саобраћај између две земље одвијати на релацији Београд – Братислава – Праг и обрнуто. Обе стране су се обавезале да ће у што скоријем року одредити тачне итинерере за кретање летелица на поменутој маршрути, омогућити употребу свих аеродромских и других инсталација потребних за нормално одвијање саобраћаја и максимално олакшати експлоатацију договорене линије скраћивањем и упрошћавањем пограничних и царинских формалности за путнике. Авиони одређени за експлоатацију договорене трасе, као и потребни резервни делови, били су ослобођени царинских дажбина. Летелице које би доживеле удес имале су право на указивање помоћи. Предузећа којима би било додељено право на експлоатацију уговорене линије морала су да се придржавају прописа који су важили у Југославији и Чехословачкој и да доставе поименичне спискове чланова посада одређених за уговорену линију тридесет дана пред почетак саобраћаја. Чланови посаде смели су бити искључиво југословенски и чехословачки држављани. Овлашћени авиопревозилац из једне од две државе би на својој територији био заступник другог. Пренос поште требало је регулисати посебним споразумом. Оба авиопревозиоца су била у обавези да користе модерне и опробане летелице, као и да доставе списак летелица предвиђених за употребу на

авиопревозиоца ка другој држави. Четврта слобода: право на комерцијални лет од друге државе ка матичној. Пета слобода: право на комерцијалне летове од матичне државе авиопревозиоца ка другој и трећој држави и назад. Шеста слобода: право на комерцијалне летове између две стране државе са слетањем у матичној држави авиопревозиоца. Седма слобода: право на комерцијалне летове између друге и треће државе без слетања у матичној држави авиопревозиоца. Осма слобода: право на комерцијалне летове унутар друге државе у оквиру лета из или ка матичној држави авиопревозиоца. Девета слобода: право на комерцијалне летове унутар друге државе без слетања у матичној држави авиопревозиоца. Видети: <https://www.icao.int/pages/freedomsair.aspx>, приступљено 16. јануара 2022.

¹⁷⁵ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 14–15.

¹⁷⁶ АЈ, 836, III-2-с/39, Пропратно писмо Министарства народне одбране ДФЈ Министарству иностраних послова ДФЈ [...], 27. децембар 1945 – 21. децембар 1946.

уговореној линији са регистрационим ознакама најкасније петнаест дана пред почетак саобраћаја. Није било обавезно да оба авиопревозиоца отворе редован саобраћај у исто време, нити су смели да своја права и обавезе уступају трећим лицима. Право на обављање саобраћаја могло је бити повучено у случају поновљених или тежих прекршаја споразума или прописа једне од две уговорне стране. Превозиоци су споразумно утврђивали цене карата и ред летења, а сваки од њих је морао да другој страни стави на располагање две бесплатне карте месечно. Као начин решавања спорова одређена је међусобна преписка ваздухопловних власти. Трајање споразума орочено је до 1. јануара 1948. године. Мада за то нема директних доказа, може се претпоставити да су као основ за израду овог споразума послужили предратни споразуми исте природе. Поред тога, чињеница да је овај споразум замишљен као привремен говори да је постојала велика потреба за његовим склапањем, али да се ипак очекивала и израда једног трајнијег споразума, што је касније и урађено.¹⁷⁷

У наредном периоду, Југославија је потписала и споразуме о ваздушном саобраћају са Албанијом (Београд, 20. јул 1946), Мађарском (Београд, 23. јун 1947), Румунијом (Београд, 30. јун 1947), Бугарском (Београд, 2. август 1947), Пољском (Београд, 22. август 1947), Чехословачком (трајни споразум, Београд, 14. март 1948), док је разменом дипломатских нота са Шведском склопљен споразум о преносу поштанских пошиљки ваздушним путем (Београд, 12. април 1947).¹⁷⁸

Споразум са Пољском послужиће као пример процеса настанка једног оваквог документа, али и начина на који је успостављан саобраћај. На дан 4. априла 1946, амбасада Пољске у Београду известила је нотом југословенско Министарство иностраних послова да пољска влада жели да покрене преговоре о споразуму о ваздушном саобраћају и отвори авионску линију између две земље, наводећи као основне разлоге све интензивније односе између две земље, као и велике тешкоће у железничком саобраћају. Другом нотом, достављеном истог дана, амбасада је известила МИП да пољска државна авиокомпанија ЛОТ намерава да обави пробне летове на релацији Варшава – Праг – Будимпешта – Београд – Софија – Блиски исток. Југословенске власти прихватиле су оба предлога и прелиминарни преговори између представника пољске амбасе у Београду и Команде вЈА су вођени 17. априла 1946. у Београду. Пољска делегација је том приликом изнела жељу своје владе да се склопи споразум о ваздушном саобраћају, да се успостави директна авионска линија између Београда и Варшаве и да се омогући пољским путничким авионима да користе Београд као транзитну тачку на линијама у три правца: преко Софије ка Блиском истоку, преко Атине за Каиро и за Италију. Југословенски представници су одговорили да су директна линија између две земље и транзит преко Југославије два засебна питања, као и да за 1946. годину није предвиђена југословенска авионска линија према Пољској, већ да је њено увођење планирано за 1947. Ипак, нису одбацили могућност да пољски авиони почну да лете на тој линији током 1946, као и да југословенска линија буде отворена раније, ако се укаже потребе. Ипак, свему томе је требало да претходи склапање одговарајућег споразума.¹⁷⁹

Преговори о споразуму о ваздушном саобраћају између Југославије и Пољске вођени су у Београду од 3. до 13. јула 1947, када је споразум парафиран. Први састанак послужио је за општу дискусију о природи споразума, а конкретна питања остављана су за други састанак, вођен 5. јула. Током преговора, пољска делегација изнела је неколико предлога за

¹⁷⁷ АЈ, 836, III-2-с/39, Пропратно писмо Министарства народне одбране ДФЈ Министарству иностраних послова ДФЈ [...], 27. децембар 1945 – 21. децембар 1946; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 16.

¹⁷⁸ АЈ, 836, III-2-с/40, Забелешке А. Магарашевића [...] у вези са склапањем ваздушних споразума Југославије са другим земљама, 28–29. октобар 1947; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 61, 30. јул 1946; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, бр. 1, 1955, 15–16.

¹⁷⁹ ДАМСП, ПА, год. 1946, Пољска, ф. 72, пов. бр. 3700, нота бр. 109/а/49 Амбасе Републике Пољске Министарству иностраних послова ФНРЈ од 4. априла 1946. и одговор Министарства иностраних послова пов. бр. 4055 од 15. априла 1946; исто, ф. 73, пов. бр. 4114, нота бр. 109/а/50 Амбасе Републике Пољске Министарству иностраних послова ФНРЈ од 4. априла 1946. и одговор Министарства иностраних послова пов. бр. 3717 од 11. априла 1946; исто, ф. 73, пов. бр. 4114, забелешка о преговорима између југословенске и пољске делегације по питањима ваздушног саобраћаја, 18. април 1946.

успостављање саобраћаја између две земље. Први предлог је обухватао четири пољске линије и четири југословенске. Авиопревозиоци обе земље летели би на траси Београд – Будимпешта – Варшава. У другој варијанти, Пољацима би била дата линија Варшава – Будимпешта – Београд – Софија или Букурешт, а Југословенима Београд – Праг – Варшава. Трећа варијанта се односила на пољску линију Варшава – Београд – даља одредишта на југу, док би југословенска линија за Варшаву била продужена до Стокхолма. У четвртој варијанти, Пољаци би летели на линији Варшава – Беч – Трст, а Југословени би иза Варшаве могли да лете до Берлина или неке пољске луке на Балтику. Пољаци су истакли да безусловно желе да отворе линије ка југу Европе и образлагали свој предлог тиме да би Београд постао ваздухопловни центар у ком би користили и веће типове авиона, да не отварају линије ради престижа, већ из комерцијалних разлога, да њихови захтеви нису претерани ако се имају у виду пријатељски односи између две земље, као и да би југословенску линију за Стокхолм морали да повежу са питањем својих линија ка југу јер је линија за Стокхолм била „високо комерцијална“. Напоменули су и да не би у догледно време отварали линију ка Атини због тога што са Грчком још увек нису били успостављени дипломатски односи, те да би заправо летели за Бриндизи.

Југословенски представници су одбили овај предлог, сматрајући пољске захтеве претераним. Ово се посебно односило на отварање линија ка Италији и Грчкој, са којима Југославија до тада није успоставила ваздушни саобраћај. Пољска делегација је затим изнела други предлог, према ком је предложена линија Београд – Будимпешта – Варшава, а продужетак ка Стокхолму би био одобрен у случају да Југословени пристану на продужетак пољске линије ка југу. Ако би Југословени тражили линију за Варшаву преко Прага, Пољаци би заузврат захтевали продужетак своје линије за Београд до Софије или Букурешта. Увођење било које од линија из другог предлога било је изводљиво одмах. Југословени су на то одговорили да пристају на продужетак линије од Београда ка Софији и Букурешту чак и без давања права на продужетак југословенске линије од Варшаве до Стокхолма.¹⁸⁰

Поред питања линија, пољски представници имали су и друге примедбе. На питање зашто је југословенским предлогом споразума предвиђено право да се дозвола за експлоатацију договорене линије пренесе са једног предузећа на друго, одговорено им је да у Југославији постоје два предузећа за ваздушни саобраћај, ЈАТ и ЈУСТА, тако да је дозвола заиста могла бити пренета са једног на другог авиопревозиоца. Пољаци су на ово пристали, уз услов да се пренос може извршити само ако ново предузеће преузме неликвидиране обавезе свог претходника. Због жеље да на линији за Београд користе веће авионе, Пољаци су покренули и питање сталног боравка свог техничког особља у Београду и избегавања ограничења броја посада на договореној линији. Са југословенске стране је одговорено да се разменом писама може одобрити рад већег броја посада на линији за Београд, па и држање једног резервног авиона у Београду.

На трећем састанку, одржаном 10. јула, извршено је коначно усаглашавање текста споразума. Два питања су остала нерешена. Пољаци су и даље инсистирали на томе да се одобрени рад њиховог техничког особља у Југославији, сматрајући да је то логично ако се има у виду да им је дато право да лете ка Италији, али и да ће њихов боравак бити неопходан ако би морали да лете преко италијанске територије ка даљим одредиштима без слетања. Поред тога, напоменули су да без тог одобрења неће бити дозволе за продужетак југословенске линије од Варшаве до Стокхолма. Југословенски одговор је био да се не може одобрити рад пољских техничара у Југославији јер то право није унето ни у један до тада важећи споразум са трећим земљама, као и да би се тиме створио преседан после ког би такве дозволе морале да се дају и државама којима их Југославија иначе не би дала. Уз то, југословенски представници су навели могућност да се техничко особље уместо Београда смести у Будимпешту и изнели податак да је линија Београд – Стокхолм 400 километара дужа од линије између Варшаве и „првог аеродрома на афричкој територији“, а да за југословенско предузеће није тражено право

¹⁸⁰ ДАМСП, ПА, год. 1947, Пољска, ф. 100, пов. бр. 412822, забелешка о другом састанку између југословенске и пољске делегације у вези ваздухопловних преговора, одржаном 5. јула 1947.

боравка техничара у Пољској. Друго питање тичало се отказног рока. Пољаци су захтевали трајање отказног рока од једне године, док су Југословени навели да ни по том питању не желе да праве преседан, наводећи да између ФНРЈ и Пољске постоји низ других споразума, да је погрешна претпоставка да неко жели да ограничи трајање споразума о ваздушном саобраћају и да се надају да ће споразум трајати што дуже. Коначно, у случају неповољног решења проблема боравка свог техничког особља у Београду, Пољаци су тражили да се поново преговара о могућности продужавања њихове линије од Београда до Софије или Букурешта. Одговор је био да ће надлежни југословенски органи размотрити све поменуте проблеме.¹⁸¹

Споразум о ваздушном саобраћају је парафиран 13. јула, а коначно потписан 2. августа 1947. године. Имао је дванаест чланова и Прилог. Чланом 1 су обе стране једна другој доделиле права детаљније наведена у Прилогу, а у циљу успостављања и нормалног одвијања ваздушног саобраћаја између две земље. У члану 2 је наведено да саобраћај на свакој од линија из Прилога може почети када једна страна одреди предузеће које ће летети на предвиђеној линији, а друга страна изда одговарајућу дозволу. Државни орган надлежан за цивилно ваздухопловство сваке од уговорних страна имао је право да пренесе право експлоатације додељене линије са првобитно одређеног на неко друго предузеће. Исти орган имао је право да тражи да предузеће ком је требало издати дозволу за експлоатацију додељене линије докаже своју способност за обављање тог посла у складу са прописима дотичне државе. Према члану 3, тарифе за употребу аеродрома и других уређаја и услуга које би могле бити наметнуте другој страни морале нису смеле бити више од оних које су плаћали домаћи авиони коришћени за међународни саобраћај. Договорене су и погодности по питању опорезивања и царицења горива, мазива, резервних делова и друге опреме потребних за одржавање ваздушног саобраћаја између две земље. Чланом 4 је овлашћеним предузећима обе стране дато право да на територију друге стране без царине увезу и држе ускладиштене резервне авионске делове у вредности не већој од 5% од вредности било ког типа авиона коришћеног на договореним линијама. Члан 5 је предвиђао да ће обе уговорне стране признавати као важећа документа посада и летелица (летачке дозволе, уверења о пловидбености) која изда друга уговорна страна, мада је задржано право да та документа не буду призната. Чланом 6 је одређено да летачи који буду летели на договореним линијама морају бити запослени стално и искључиво у цивилном ваздушном саобраћају, да на свакој договореној линији може радити највише пет посада, да ће предузећа која ће експлоатисати договорене линије достављати властима друге стране поименични списак летача који ће летети на њима, као и да свака страна има право да не прихвати неког од летача са тог списка. Према члану 7, авиони, посаде, путници и терет једне уговорне стране морали су се придржавати прописа друге стране током боравка у њеном ваздушном простору или на њеној територији. Члан 8 давао је обема странама право да ускрате или повуку већ издату дозволу за експлоатацију договорене ваздушне линије предузећу друге стране у два случаја. Први је подразумевао уверење да се предузеће друге стране не налази под стварном контролом или у већинском власништву њених држављана, а други – да предузеће ком је додељена линија друге стране не поштује члан 7 Споразума. Чланом 9 договорено је пружање помоћи авионима једне стране у случају принудног слетања на територији друге стране. Поред тога, ако би авион једне стране доживео удес на територији друге, она је о томе морала бити обавештена и имала је право да одреди посматраче који би присуствовали ислеђивању удеса. Члан 10 предвиђао је да ће измене Споразума бити вршене узајамним договором надлежних ваздухопловних власти обе стране. Чланом 11 су стављени ван снаге сви претходни споразуми између Југославије и Пољске који су се односили на ваздушни саобраћај. У случају да обе стране приступе некој међународној конвенцији, предвиђено је да се Споразум и Прилог усагласе са њом. Члан 12 регулисао је арбитражни поступак у случају спорова произашлих из овог Споразума.

¹⁸¹ ДАМСП, ПА, год. 1947, Пољска, ф. 100, пов. бр. 412822, забелешка о преговорима у вези склапања ваздушне конвенције са Пољском, одржаним 10. јула о.г. [1947, И.К].

Прилог Споразуму о ваздушном саобраћају конкретизовао је права из основног дела споразума и имао је пет одељака. Првим одељком одређено је да ће свака од уговорних страна издати дозволе наведене у члану 2 Споразума предузећу друге стране у сврху експлоатације линија са спискова 1 и 2. Другим одељком је као пољско предузеће одређено за експлоатацију саобраћаја између Југославије и Пољске именован ЛОТ, док је југословенско предузеће требало да буде назначено касније. Предузећа обе стране су трећим одељком добила право да на својој или територији треће државе укрцавају путнике, робу и пошту упућене ка територији друге стране, као и да путнике, робу и пошту потекле са територије друге стране искрцавају на својој или територији треће државе. Додатно, пољским путничким авионима на линији Варшава – Будимпешта – Београд – Италија дато је право да слете на неки други међународни аеродром у Југославији по договору ваздухопловних власти две земље. Пољске власти су морале да највише 14 дана пре продужавања поменуте линије даље од Београда о томе обавесте југословенске власти, уз назначивање тачног одредишта. Југословенске власти су на исти начин морале да поступе ако би југословенски авиопревозилац одлучио да за Варшаву лети преко Будимпеште уместо Прага, притом обустављајући летове преко Прага. Према четвртом одељку, тарифе на деловима линија које су експлоатисала оба предузећа морале су бити заједнички утврђене и одобрене од стране ваздухопловних власти обе земље. Пети одељак је предвиђао да ће предузећа која ће обављати саобраћај између Југославије и Пољске склопити уговор о техничким и комерцијалним условима за одржавање договорених линија. Према списковима из прилога коначном споразуму, неименованом југословенском предузећу додељене су линије Београд – Праг – Варшава – Стокхолм и Београд – Варшава – Москва (списак 1), а пољском предузећу ЛОТ линија Варшава – Будимпешта – Београд са продужетком ка Италији и Варшава – Београд – Софија (списак 2).¹⁸²

После Прага, југословенске авиокомпаније почеле су са ширењем мреже линија на околне социјалистичке земље. И овде је, као у домаћем саобраћају, примењена расподела линија међу компанијама, тако да је ЈАТ летео за Праг и Варшаву, а ЈУСТА за Тирану, Софију, Будимпешту и Букурешт. Линију за Букурешт је једно време одржавао ЈАТ због недовољних капацитета ЈУСТЕ. У Тирани је од лета 1946. до јесени 1948. функционисао Југословенски центар ГУВС, који је управљао тамошњим аеродромом и требало да обучи албанске кадрове за послове контроле летења. Југословенско особље чинила су двојица радио-телеграфиста и двојица радио-гониометриста, док су полицијску и царинску службу обављали албански органи. Све ове линије су отворане на бази реципроцитета, тако да су ка Београду летели и МАСОВЛЕТ, ТАРС, ТАБСО, ЧСА и ЛОТ. Саобраћај на линији Москва – Кијев – Лавов – Будимпешта – Београд обављао је искључиво Аерофлот америчким авионима Ц-47 од 1946. године. ЧСА је летео и на туристичкој линији Праг – Братислава – Загреб – Задар. Ваздушни саобраћај са Албанијом су, поред ЈУСТЕ, одржавали Аерофлот (продужетак линије из Београда за Тирану), МАСОВЛЕТ и ТАРС (директне линије из Будимпеште и Букурешта за Тирану). Од наведених земаља, Југославија само са Совјетским Савезом није склопила споразум о ваздушном саобраћају. Посланство СССР у Београду је од друге половине 1946. тражило дозволе за летове над територијом Југославије према Београду и Тирани од Министарства иностраних послова ФНРЈ путем дипломатских нота у којима је навођен период за који се дозвола тражи (до шест месеци) и ред летења. Преговори у циљу склапања оваквог споразума између Југославије и Совјетског Савеза вођени су тек у другој половини 1949. године, дуго после доношење Резолуције Информбироа и захлађења односа између две земље али су затим прекинути. Југословенска страна је право Аерофлота да лети

¹⁸² ДАМСП, ПА, год. 1947, Пољска, ф. 100, пов. бр. 412822, Парафирани споразум о ваздушном саобраћају између ФНРЈ и Републике Пољске од 13. јула 1947. са прилогом; ДАМСП, ПА, год. 1949, Пољска, ф. 87, пов. бр. 48920, Нота бр. 26724/13/49 Амбасаде Републике Пољске Министарству иностраних послова ФНРЈ од 16. маја 1949. и одговор Министарства иностраних послова од 19. маја 1949; ДАМСП, ПА, год. 1955, Југославија, ф. 33, пов. бр. 41676, копија споразума о ваздушном саобраћају између ФНРЈ и Републике Пољске од 2. августа 1947. са прилозима; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 50, 14. јун 1948.

за Београд и према даљим одредиштима са комерцијалним слетањем у Београду условљавала давањем права југословенским путничким авионима да слећу на аеродроме у совјетској окупационој зони Немачке, што Совјети нису прихватили.¹⁸³

Интересантно је да су линије ка источнблоковским земљама добрим делом укинуте пре доношења Резолуције Информбироа из економских разлога, али и да су ове мере погађале само ЈУСТУ. Линије ка Букурешту и Будимпешти одржаване су само током друге половине 1947. године и укинуте су као нерентабилне због веома малог броја путника. Линија ка Софији укинута је у априлу 1948. године због опште редукције ваздушног саобраћаја изазване несташицом авионског горива, док је линија за Тирану скраћена до Титограда услед провокација са албанске стране. Ове провокације започеле су убрзо после доношења Резолуције Информбироа (присуство војске на полетно-слетној стази у време полетања и слетања авиона, пресецање електричних и телефонских веза на аеродрому, вербални напади на југословенско особље) и кулминирале су затварањем Југословенског центра ГУЦВС од стране албанских власти 18. септембра 1948. Истог дана је авионом допутовало совјетско особље, које је затим преузело управу над аеродромом, тако да се може претпоставити да се радило о акцији договореној између Албаније и Совјетског Савеза. Југословенске власти су процениле да више нема услова за безбедно одржавање саобраћаја са Тираном, тако да ова је ГУЦВС наложила ЈУСТИ да 29. септембра 1948. прекине саобраћај на овој линији, а југословенско особље је повучено из Албаније.¹⁸⁴



Карта 11: међународне линије ЈАТ-а и ЈУСТЕ крајем 1947. године

Ово није био крај свих ваздухопловних веза између Југославије и источнблоковских земаља у наредном периоду. ЈАТ-а и ЧСА су летели на линији Београд – Праг и током 1949. године. ЈАТ-у је све до пролећа те године сав саобраћај и био сведен на линију за Праг, при чему је део летова ишао преко Будимпеште, а последњи је обављен 17. новембра. Аерофлот је наставио да лети преко Југославије због важности линије за Тирану као најједноставније везе

¹⁸³ АЈ, 620-5, допис Министарства иностраних послова ФНРЈ ГУВС, пов. бр. 48192, 15. мај 1947; АЈ, 837, 1-5-б/99-1, реферат Првог одељења ДСИП „Авио-линија Москва – Београд – Тирана“, 14. октобар 1954; ДАМСП, ПА, год. 1946, Међународни ваздушни саобраћај, ф. 77, пов. бр. 12860, Нота Посланства СССР у Југославији, 1. новембар 1946; исто, пов. бр. 14203, Нота Посланства СССР у Југославији, 2. децембар 1946; ПА, год. 1949, СССР, пов. бр. 412704, допис Одељења за међународне организације Министарства иностраних послова ФНРЈ Амбасади ФНРЈ у Москви, 15. јул 1949; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 132–134, 236–237.

¹⁸⁴ Извештаје о албанским провокацијама и гашењу Југословенског центра ГУЦВС у Тирану видети у: ДАМСП, ПА, год. 1948, Албанија, ф. 5; Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 135, 144; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 127–128.

између Албаније и остатка Источног блока. Ови летови су и даље вршени на основу дозвола које је издавало југословенско Министарство иностраних послова. Иако су дозволе издаване искључиво за техничка слетања, Аерофлот је у бар до 1950. пракси комерцијално пословао у Београду, укрцавајући и искрцавајући своје путнике, при чему је у Београду имао и свог агента, мада није за то никада није добио дозволу. Министарство иностраних послова ФНРЈ је по овом питању известило Министарство саобраћаја ФНРЈ да је потребно обавестити Совјете да се оваква пракса не може даље толерисати и да је потребно да за наставак комерцијалног пословања затраже дозволу од одговарајућих југословенских органа. Нема извора о предузетим корацима. Југословенски ваздушни простор су на путу из Будимпеште за Тирану прелетали и мађарски путнички авиони, често се не придржавајући правила о обавезном јављању југословенској контроли летења и не поштујући прописане ваздушне путеве. Дозволе за слетања совјетских авиона у одређеном периоду издаване су све до 1953. године, када је издавање дозвола најпре прекинуто, а затим су издаване за сваки појединачни лет.¹⁸⁵

Први контакти са западним земљама по питањима споразума о ваздушном саобраћају покренути су убрзо после Другог светског рата. Већ у јануару 1946. помињала се могућност да се отвори комерцијална линија Београд – Париз. До тада је на овој релацији обављено неколико летова за службене потребе који су званично називани летовима за репатријацију, али су у пракси представљали зачетак редовне линије за Париз. Сличне намере постојале су и 1947. године, када је ГУЦВС известила Министарство иностраних послова о намери да отвори линије од Београда према Паризу и Лондону преко Беча, Минхена и Цириха без слетања у Будимпешти. Током те године су вођени преговори са британским властима и размењени су нацрти споразума о ваздушном саобраћају. Британци су захтевали дозволу за продужетак линије од Београда ка Мађарској, Румунији и Бугарској, док Југославија није добила дозволу за прелет својих авиона преко америчких окупационих зона у Немачкој и Аустрији, без чега није отварање линија ка Лондону и Паризу није било могуће.¹⁸⁶

После неколико специјалних летова, 24. августа 1949. отворена је прва ЈАТ-ова линија за Западну Европу, Београд – Загреб – Цирих, у сарадњи са швајцарском компанијом Свисер (Swissair), чији су авиони летели из Цириха директно за Београд. Ова линија била је од нарочитог значаја за Југославију због чињенице да је тиме смањена зависност од Прага као раније главне транзитне тачке за путнике из Југославије ка иностранству и обратно. Чак две трећине путника и пет шестина терета превезених на тој релацији били су у транзиту ка даљим одредиштима. Очекивано је и да би ту линију могли да користе путници из Западне Европе према Блиском истоку пошто Југославија отвори сопствене линије ка том делу света. Овим је Југославија повезана са једним од главних чворишта ваздушног саобраћаја у Европи и омогућена је макар индиректна веза са другим континентима.¹⁸⁷

Отварање Југославије ка западном свету довело је до склапања више споразума о ваздушном саобраћају: са Грчком (Београд, 15. март 1951), Турском (Анкара, 16. април 1953),

¹⁸⁵ ДАМСП, ПА, год. 1949, СССР, ф. 100, пов. бр. 47823, допис ГУЦВС ФНРЈ Четвртог одељењу Министарства иностраних послова ФНРЈ, 21. јануар 1949; исто, пов. бр. 49140, Нота Посланства СССР у Југославији, 23. мај 1949; исто, пов. бр. 48399, ноте Посланства СССР у Београду од 26. марта 1948. и 22. марта 1949; ДАМСП, ПА, год. 1950, СССР, ф. 85, пов. бр. 48088, Мишљење Правног савета Министарства иностраних послова ФНРЈ о толеранцији према Аерофлоту, 27. април 1950; ДАМСП, ПА, год. 1953, Југославија, ф. 53, пов. бр. 42607, забелешка (без додатних информација), 3. март 1953; АЈ, 620-41, прегледи експлоатације ваздушног саобраћаја по данима током 1949. године; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 43; В. Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana*, Beograd 2012, 117–118; И. Кукобат, *Совјетски утицају*, 132–134.

¹⁸⁶ АЈ, 620-5, допис ГУЦВС Министарству иностраних послова ФНРЈ, пов. бр. 378, 27. јун 1947; ДАМСП, ПА, год. 1946, Међународни ваздушни саобраћај, ф. 77, пов. бр. 1560 допис Министарства иностраних послова ФНРЈ Кабинету Маршала Југославије, 20. фебруар 1946; ДАМСП, ПА, год. 1947, Енглеска, ф. 33, пов. бр. 411369, нацрти споразума о ваздушном саобраћају између ФНРЈ и Уједињеног Краљевства; ДАМСП, ПА, год. 1948, Енглеска, ф. 44, пов. бр. 45886, телеграм Министарства иностраних послова ФНРЈ Амбасади ФНРЈ у Лондону, 4. март 1948.

¹⁸⁷ ДАМСП, ПА, год. 1949, Швајцарска, ф. 103, пов. бр. 40268, писмо ГУЦВС Одељењу за међународне организације Министарства иностраних послова ФНРЈ, 26. март 1949;

Швајцарском (28. мај 1953), Аустријом (Беч, 11. новембар 1953), Либаном (Бејрут, 17. април 1954) и Египтом (Каиро, 20. фебруар 1955). Још четири споразума су склопљена разменом дипломатских нота: са САД (Београд, 24. децембар 1949), Француском (Париз, 15. јануар 1952), Великом Британијом (Београд, 6. април 1953) и Суданом (Картум, 8. јануар 1955).¹⁸⁸

Посебно значајан за Југославију био је споразум о ваздушном саобраћају са САД. Њиме је „предузеће које за то одреди југословенска Влада“ стекло право да врши редован ваздушни саобраћај са правом на транзит и техничка слетања на аеродромима у америчким окупационим зонама у Немачкој и Аустрији, као и право да у међународном саобраћају врши укрцавање и искрцавање путника, поште и терета на два аеродрома у америчкој зони у Немачкој и на једном аеродрому у Аустрији на линијама преко успутних тачака у оба правца. Ово је значило да југословенски путнички авиони могу да користе сваки аеродром у овим зонама за техничка слетања (допуна горивом), али да имају комерцијална права само на укупно три аеродрома у америчким окупационим зонама. Са своје стране, Југославија је дозволила „предузећу које одреди Влада САД“ да врши редован ваздушни саобраћај са правом на транзит и техничка слетања на аеродромима на југословенској територији, као и право на укрцавање и искрцавање путника, терета и поште на линији од Северне Америке преко Северног Атлантика и Европе до Београда и назад. Обе стране имале су право да не врше слетања на неким од поменутих успутних тачака. Уједно су се обавезале да ће саобраћај бити покренут после консултација одређених авиопревозилаца¹⁸⁹ са надлежним органима друге стране око експлоатације договорених линија. Договорено је и да ће таксе и накнаде за гориво, мазиво, резервне делове и коришћење аеродрома бити разумне и правичне, да ће прописи сваке од уговорних страна важити за летелице друге стране док се налазе на њеној територији или у њеном ваздушном простору, да ће се међусобно признавати летачке дозволе чланова посаде и уверења о пловидбености ваздухоплова, као и да ће обе стране заједнички радити на поједностављењу процедура које се односе на експлоатацију договорених линија. Ако би једна од страна сматрала потребним да се промене неки од услова из споразума, имала је право да тражи саветовање са надлежним органима друге стране у року од тридесет дана по упућивању захтева. Посебно је наглашено да Влада ФНРЈ има намеру да се позове на ову одредбу у тренутку када њени планови за отварање трансатлантске линије унапредују до тачке у којој ће о томе морати да се преговара. Споразум је требало да остане на снази док га једна од страна не откаже или док се не замени „општим споразумом“. После склапања овог споразума, ЈАТ је отворио линије ка Минхену и Франкфурту, а Пан Америкен Ервејз (Пан Ам), главна америчка авиокомпанија у међународном саобраћају, почео је да на својој кружној линији око света прелеће југословенску територију. Разлог за склапање овог споразума лежао је у чињеници да су савезничке силе преузеле на себе надлежности немачке државе после Другог светског рата, те да је са сваком од њих морало да се преговара по питању коришћења ваздушног простора њене окупационе зоне у Немачкој и Аустрији. По договору између ЈАТ-а и Пан Ама, утврђена је цена карте од 4.300 динара на релацији Београд – Франкфурт, односно 3.000 динара за деоницу Загреб – Франкфурт, док је цена карте на деоници од Франкфурта до Њујорка износила 17.590 динара, односно 389 америчких долара. Летелице Пан Ама почеле су да слећу у Југославију тек 1963. године, после отварања новог београдског аеродрома. Током 1950, ЈАТ је отворио линију Београд – Загреб – Минхен - Франкфурт.¹⁹⁰

¹⁸⁸ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 16.

¹⁸⁹ Израз „одређени авиопревозилац“ означава авиокомпанију која је, у складу са споразумом о ваздушном саобраћају, од стране своје владе одређена за обављање ваздушног саобраћаја између земаља потписница.

¹⁹⁰ АЈ, Привредни савет Владе ФНРЈ (40), 40-70-181, допис Министарства саобраћаја ФНРЈ Привредном савету Владе ФНРЈ, К. бр. 3811, 21. март 1950; ДАМСП, ПА, год. 1949, САД, ф. 98, пов. бр. 422863, шифровани телеграм Амбасаде ФНРЈ у Вашингтону МИП ФНРЈ, 24.12.1949; ДАМСП, ПА, год 1955, САД, ф. 60, пов. бр. 410498, допис Правног савета ДСИП Другом одељењу ДСИП, 29. 7. 1955; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 17, 8. март 1950; Илија Kukobat, “Development of Air Transport between Yugoslavia and the United States of America 1945–1992”, *Istorija 20. veka*, br. 2 (2022), 444; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 44; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 50.

Захваљујући споразуму склопљеним са САД, поново је покренуто питање линија ЈАТ-а ка Француској и Енглеској. Линија Београд – Загреб – Минхен продужена је до Париза 17. марта 1952. године на основу међудржавног споразума, при чему Ер Франс није захтевао отварање реципрочне линије. По питању отварања саобраћаја са Британијом, ствари су биле сложеније. Већ 1952. помињана је могућност да британска државна компанија БЕА отвори линију за Београд, али су југословенске власти одлучиле да то одложе за 1954. или 1955. годину, када се очекивало да ЈАТ набави авионе којима би могао да отвори своју линију ка Лондону. У марту 1953. је представник приватне британске авиокомпаније Игл (Eagle Aviation) у разговору са представницима ЈАТ-а изразио жељу да 18. априла те године отвори линију Лондон – Београд са слетањем у Минхену, за шта је наводно већ добио одобрење британског Министарства ваздухопловства, док је са ЈАТ-ом само требало да се уговори заступање на територији Југославије и услуге прихвата ваздухоплова. ЈАТ је о овоме обавестио ГУЦВ, која је проследила ово питање ДСИП-у. Југословенске власти су заузеле став да се захтев за отварање линије пре склапања међудржавног споразума мора предати званичним путем, да се мора инсистирати на строгом реципроцитету, као и да се могу издавати само привремене дозволе са могућношћу продужења. Званично обавештење о реду летења стигло је тек 1. јуна, у тренутку када је Игл већ добио дозволу за саобраћај током тог месеца. Мада су Британци тражили сезонску дозволу, ДСИП је одлучио да издаје месечне дозволе. После тога, Британци су почели да траже комерцијална права и у Минхену и Загребу, што су југословенске власти одбијале у циљу заштите пословања ЈАТ-а на сектору Београд – Загреб – Минхен, као и због очекивања да ће Британци касније тражити права и на пренос путника између Београд и Загреба, што је било противно одредбама Уредбе о ваздушној пловидби. На крају, британска амбасада у Београду затражила је 20. октобра 1953. дозволу да Игл отвори и теретну линију Лондон – Келн – Минхен – Загреб – Београд са једном фреквенцијом недељно у периоду од 1. децембра 1953. до 30. новембра 1960. Југословенске власти су овај захтев одбиле уз образложење да је Игл у неколико наврата већ покушавао да прошири овлашћења и укрцава путнике у Минхену за Загреб и обратно, на шта није имао право. Игл је укинуо линију Лондон – Минхен – Београд 28. октобра те године.¹⁹¹

И током 1954. је било проблема по питању ваздушног саобраћаја између Британије и Југославије. Док је Игл обновио линију Лондон – Минхен – Београд, Југославија је затражила дозволу за отварање ЈАТ-ове линије Београд – Загреб – Минхен – Франкфурт – Лондон, што су Британци одбили, захтевајући да се Иглу дозволи слетање у Загребу. Југословени нису били спремни да пристану на ово, сматрајући да се Британаца не тиче на колико ће места југословенски авион слетати унутар Југославије све док му је једино одредиште у Британији Лондон, не спорећи реципрочна права Иглу на територији Британије. Ипак, Игл је и даље једини одржавао саобраћај између две земље све до 17. јуна 1955, када је ЈАТ отворио линију Београд – Беч – Франкфурт – Лондон, при чему није имао право да у Бечу укрцава путнике за Лондон и искрцава путнике из Лондона. Игл је и током ове године летео на линији Лондон – Минхен – Београд, као и на сезонској линији Лондон – Ријека са техничким слетањима у Минхену и Загребу, а добио је и дозволу да продаје карте грађанима Југославије за динаре, да зараду остварену у Југославији конвертује у фунте и да има свог представника у Београду. Ипак, већ 1956. је само ЈАТ летео на линији између Југославије и Велике Британије, да би затим 1957. престао. Исте године је БЕА отворио линију Лондон – Цирих – Београд која је функционисала до 1961, када се ЈАТ вратио на британско тржиште. Ваздушни саобраћај са Западном Европом није прекидан без обзира на повремена погоршања у односима између Југославије и тих земаља (нпр. Тршћанска криза, отопљавање

¹⁹¹ АЈ, 620-193, допис ГУЦВ ЈАТ-у, бр. 3022, 26. децембар 1952; ДАМСП, ПА, год. 1953, Енглеска, ф. 24, пов. бр. 43633, допис ГУЦВ ДСИП-у, 18. март 1953; исто, пов. бр. 415947, нота Британске амбасаде у Београду од 1. јуна 1953. и нота ДСИП ФНРЈ од 4. јуна 1953; исто, преписка између УЦВ, ЈАТ-а и ДСИП, август-октобар 1953; исто, пов. бр. 414913, преписка између ЈАТ-а, УЦВ и ДСИП ФНРЈ, октобар-новембар 1953; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 47; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 56–57.

југословенско-совјетских односа после Стаљинове смрти, прекид дипломатских односа са Западном Немачком), без обзира на то чије су га авиокомпаније одржавале.¹⁹²

Шеста деценија 20. века довела је до ширења мреже линија ЈАТ-а и на југоисток. Први помен идеје о ширењу линија неког југословенског авиопревозиоца ка Блиском истоку налазимо у пролеће 1947. године, када је ГУВС обавестила Министарство иностраних послова ФНРЈ да је у том циљу потребно склопити конвенције о ваздушном саобраћају са Турском, Сиријом, Либаном, Палестином и Египтом, рачунајући с тиме да се не може летети преко Грчке. Пре склапања конвенција требало је одредити најповољнију трасу. Стога је требало одлучити се хоће ли југословенски авиони слетати у Истанбулу или у Анкари или у оба места, узимајући у обзир да би и Турска могла да тражи право на слетање својих авиона у Југославији, да ли би се после тога слетало само у Бејруту, само у Дамаску или у оба града, као и да ли би се уопште слетало у Лиди (Палестина) због тамошње политичке ситуације, или би се линија из Бејрута продужила директно за Египат. У случају повољног решења ових питања, ГУВС је била спремна да успостави ваздушни саобраћај између Југославије и Египта већ у августу исте године. Сличан захтев поновљен је 1948. године, када је ГУЦВС тражила од Министарства иностраних послова да предузме потребне кораке по питању отварања линије Југославија – Египат. Предложене су две могуће трасе: Београд – Софија – Анкара – Бејрут – Јерусалим – Каиро и Београд – Истанбул – Бејрут – Јерусалим – Каиро.¹⁹³

Тек је побољшање односа Југославије са Грчком и Турском омогућило да се са овим земљама успостави ваздушни саобраћај. Линија Београд – Скопље – Солун – Атина отворена је 1951, а Београд – Скопље – Солун – Истанбул 1953. године. Линија за Истанбул је одржавана овим правцем како би се избегао бугарски ваздушни простор. Убрзо за њима, захваљујући набавци модерних авиона типа Конвер ЦВ-340, ЈАТ је 1954. продужио линију Београд – Атина до Каира, а линију Београд – Истанбул до Бејрута. Мада не располажемо конкретним подацима о броју путника на овим линијама у овом тренутку, слободни смо тврдити да оне нису отворене из комерцијалних, већ из политичких разлога. С једне стране, веома мали број Југословена је у то време могао да путује у иностранство, а још мање њих је могло да приушти туристичка путовања ван земље. С друге стране, управо у то време Југославија почиње да напушта чисто европски оквир своје спољне политике и да изграђује односе са земљама Африке и Азије, што ће 1961. кулминирати Београдском конференцијом ванблоковских земаља. Чини се да Бејрут није изабран случајно као одредиште. Према подацима из 1955, радило се о прворазредном чворишту ваздушног саобраћаја на Блиском истоку са деведесет долазних и одлазних летова дневно. У Либану је владао прилично либералан девизни режим, тако да је ова линија могла да представља добар извор стране валуте за ЈАТ. Коначно, посланство ФНРЈ у Либану препоручило је ЈАТ-у да тамо отвори представништво које би могло да покрива и друге земље (Сирију, Ирак, Кувајт, Иран, Саудијску Арабију, Јордан), као и да појача рекламирање по узору на друге авиокомпаније присутне у Бејруту како би привукао додатне путнике. Ипак, ова линија је функционисала уз потешкоће. Авиони су из Бејрута за Истанбул полазили у четири сата ујутро, што је одвраћало путнике од коришћења ЈАТ-ових авиона. Приликом резервације карата, приоритет су имали путници из Београда за Истанбул, који су плаћали јефтине карте од оних за Бејрут. Напослетку, линија за Бејрут је укинута 1956. због губитка два Конвера у удесима, што је њено одржавање учинило неизводљивим. Линију за Истанбул су због тих удеса 1956.

¹⁹² Детаљније у ДАМСП, ПА, год. 1955, Енглеска, ф. 16; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 10, 26; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 2, 1956, 8–9; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1957*, br. 4, 1958, 10, 13; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, br. 8, 1962, 13, 18; *Priča o Jugoslovesnom aerotransportu*, 51, 63; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 62. Више о односима Југославије и западноевропских земаља видети у: Dragan Bogetić, *Jugoslavija i Zapad 1952–1955: jugoslovensko približavanje NATO-u*, Beograd 2000, као и: D. Bogetić, *Nova strategija spoljne politike Jugoslavije 1956–1961*, Beograd 2006, 27–42, 81–125.

¹⁹³ АЈ, 620-5, допис ГУВС Министарству иностраних послова ФНРЈ, пов. бр. 265, 12. мај 1947; АЈ, 620-10, допис ГУЦВС Четвртог одељењу Министарства иностраних послова ФНРЈ, пов. бр. 228, 11. фебруар 1948.

преузели авиони типа ДЦ-3 са међуслетањем у Софији, а 1958. је укинута као неисплатива. Од авиокомпанија из свих поменутих земаља, само је грчка национална авиокомпанија ТАЕ 1951. отворила линију Атина – Солун – Београд, која је функционисала до 1955. године.¹⁹⁴

Занимљиво је поменути да је 1954. са грчке стране потекао предлог о сарадњи између земаља Балканског пакта на пољу ваздушног саобраћаја. Овај предлог обухватао је заједничку набавку четворомоторних авиона великог долета и оснивање заједничког југословенско-грчко-турског предузећа налик на САС, који су заједно основале Данска, Шведска и Норвешка обједињавањем националних авиокомпанија. Сматрало се да су овакве мере потребне због немогућности сваке земље понаособ да набави довољно оваквих авиона због њихове високе цене (око два милиона америчких долара по примерку). Ипак, овај предлог није остварен. УЦВ ФНРЈ је изнела став да би овом предлогу требало посветити пажњу и да би требало тежити што ближе сарадњи балканских савезника по питањима цивилног ваздухопловства, укључујући заједничко деловање на међународним скуповима. Турска се пак показала као крајње резервисана према оваквим идејама.¹⁹⁵

Отварање линија ЈАТ-а према земљама Западног блока било је праћено и појавом страних компанија на југословенским аеродромима, мада је њихов број растао веома споро. После Свисера, још само две стране авиокомпаније су до 1954. отвориле редовне линије ка Београду: грчки ТАЕ (Атина – Солун – Београд) и британски Игл (Eagle Aviation; Лондон – Минхен – Београд), да би им се 1955. придружио и совјетски Аерофлот. Исте године, ЈАТ је у међународном саобраћају летео на сталним линијама: Београд – Беч – Минхен – Париз, Београд – Беч – Франкфурт – Лондон, Београд – Атина – Каиро, Београд – Истанбул – Бејрут (све авионима ЦВ-340), Београд – Загреб – Цирих и Загреб – Грац – Беч (ДЦ-3). У летњој сезони су авионима ДЦ-3 одржаване линије Дубровник – Загреб – Грац – Беч, Сплит – Загреб – Грац – Беч и Дубровник – Сплит – Ријека – Клагенфурт – Беч. Упадљиво је да су поједине стране државе потпуно препустиле ЈАТ-у да саобраћа између њих и Југославије: Француска и Западна Немачка.¹⁹⁶

Табела 14: међународни промет авиона ЈАТ-а на југословенским аеродромима 1955.¹⁹⁷

Аеродром	Опслужени авиони	Путници			Терет (кг)		
		Отпутова-ли	Приспели	Укупно	Отпрем-љено	Приспео	Укупно
Београд	548	6.353	5.877	12.230	116.938	165.118	282.056
Загреб	481	3.257	2.904	6.161	54.531	30.997	85.528
Скопље	96	203	192	395	1.196	1.247	2.443
Ријека	29	161	118	279	134	1.740	1.874
Сплит	41	287	333	620	1.353	822	2.175
Дубровник	56	909	903	1.812	2.332	2.911	5.243
Пула	2	7	-	7	-	-	-
Задар	1	18	27	45	1.862	2.080	3.942

¹⁹⁴ ДАМСП, ПА, год. 1952, Грчка, ф. 30, пов. бр. 414745, Подсетник (без додатних информација), 6. новембар 1952; ДАМСП, ПА, год. 1955, Југославија, ф. 33, пов. бр. 41971, допис УЦВ Петом Одељењу ДСИП, пов. бр. 21, 12. фебруар 1955; ДАМСП, ПА, год. 1955, Либан, ф. 35, пов. бр. 46096, писмо Посланства ФНРЈ у Либану генералном директору ЈАТ-а, 28. април 1955; исто, пов. бр. 414830, писмо Посланства ФНРЈ у Либану ЈАТ-у, 22. септембар 1955; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1956*, br. 3, 1957, 4; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1958*, br. 5, 1959, 9; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 51, 58. Више о југословенској политици према Блиском истоку у овом периоду видети у: D. Bogetić *Nova strategija spoljne politike Jugoslavije*, 43–52, 125–147, 309–376, као и: Vladimir Petrović, *Jugoslavija stupa na Bliski istok: stvaranje jugoslovenske bliskoistočne politike 1946–1956*, Beograd 2007.

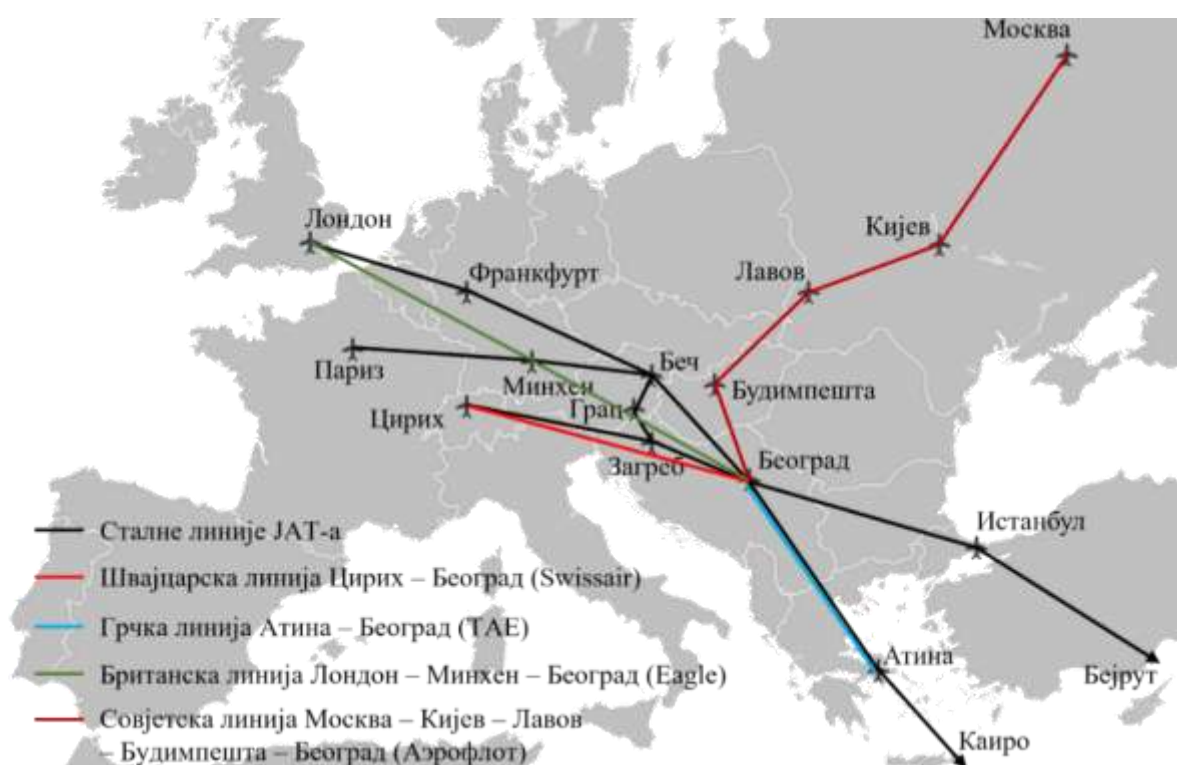
¹⁹⁵ ДАМСП, ПА, год. 1954, Грчка, ф. 97, пов. бр. 411313, допис УЦВ Другом одељењу ДСИП, бр. 3851, 23. август 1954.

¹⁹⁶ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 10, 26; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 2, 1956, 17.

¹⁹⁷ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 2, 1956, 17.

Табела 15: резултати рада страних авиокомпанија у редовном саобраћају ка ФНРЈ 1955.¹⁹⁸

Компанија		Авиона	Путника	Терета (кг)
Аерофлот (СССР)	Дошло	38	98	1.791
	Отишло	38	111	223
	Укупно	76	209	2.014
Eagle (Вел. Британија)	Дошло	12	118	2.217
	Отишло	12	101	-
	Укупно	24	219	2.217
Swissair (Швајцарска)	Дошло	68	704	19.011
	Отишло	68	769	6.313
	Укупно	136	1.473	25.324
ТАЕ (Грчка)	Дошло	34	191	3.331
	Отишло	34	131	1.624
	Укупно	68	322	4.937
Свега		304	2.223	34.492



Карта 12: Међународне линије ЈАТ-а и линије страних авиокомпанија ка Југославији 1955. Карта не одражава стварне трасе кретања летелица.

Нормализација односа са источноевропским земљама током 1950-их година довела је и до обнове ваздушног саобраћаја између њих и Југославије. Иако у формалном смислу споразуми о ваздушном саобраћају потписани 1947. и 1948. никада нису отказани, југословенске власти су сматрале да је због фактичког прекида ваздушном саобраћаја потребно склопити нове споразуме. Тако су пољске власти почетком 1955. затражиле успостављање линије Варшава – Будимпешта – Београд – Тирана позивајући се управо на споразум из 1947. У једном документу се наводи да је, по питању споразума са Пољском, лично председник Јосип Броз Тито изјавио да „стари споразум не може да важи из више разлога, а један је тај што би то била дискриминација према другим питањима, која су била прекидом на нашу штету анулирана“. Из овог се види да су југословенске власти сматрале да обновљене односе треба поставити на новој основи. Нису желеле да неке споразуме, чак и

¹⁹⁸ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 2, 1956, 18. Стране компаније су слетале само у Београду.

ако нису званично отказани, оставе на снази, а да се по другим питањима воде преговори и склапају нови споразуми. Убрзо после смрти Јосифа Висарионовича Стаљина, југословенске власти су одлучиле да обуставе ранију праксу одобравања летова совјетских авиона преко Југославије за Тирану, трудећи се да то искористе као адут у преговорима о општој нормализацији односа. Најпре је потписан споразум о ваздушном саобраћају између Југославије и Совјетског Савеза 3. септембра 1955, а затим и са другим социјалистичким државама (са Бугарском и Пољском до краја 1955, са Румунијом, Чехословачком, Мађарском и Албанијом током 1956. године, а са Источном Немачком 1960. године). Источноблоковске авиокомпаније су затим постепено отварале линије ка Београду, при чему је то први урадио Аерофлот. Прва линија ка једној источноблоковској земљи коју је ЈАТ отворио била је према Софији 1956. у оквиру линије за Истанбул, али је убрзо укинута. Заправо, на више линија ка Источном блоку (Москва, Будимпешта, Букурешт, Варшава, једно време и Софија) летели су само авиони иностраних компанија, али не и ЈАТ-ови. Може се претпоставити да није било комерцијалног интереса, односно да је ЈАТ сматрао да не би било довољно путника на тим линијама. Током читавог периода обрађеног у овом раду, ЈАТ није летео за Западни Берлин због чињенице да су право да држе линије ка Берлину имале само авиокомпаније окупационих сила. Источна Немачка је заобишла ово ограничење зато што се источноберлински аеродром Шенефелд налазио ван предратне територије Града Берлина, тако да није био под посебним режимом, за разлику од западноберлинских аеродрома Темпелхоф, Тегел и Гатов. Захваљујући томе, и ЈАТ је летео за Источни Берлин.¹⁹⁹

Завршетак окупационог режима у Аустрији и Западној Немачкој довео је до тога да им је враћен у надлежност већи број послова које су претходно преузеле окупационе силе, између осталог и цивилно ваздухопловство. Из тог разлога је Југославија са те две земље склопила споразуме о ваздушном саобраћају током 1955. и 1957. године. Још једна последица овог догађаја био је губитак значаја споразума о ваздушном саобраћају између Југославије и САД, будући да су само амерички авиопревозиоци имали право да обављају саобраћај између две земље. Стога је споразум договорно раскинут 1959. године.²⁰⁰

Поред отварања линија, растући број авиона иностраних авиокомпанија почео је и да прелеће југословенску територију. Радило се о летелицама француског Ер Франса, скандинавског САС-а, холандског КЛИМ-а, америчког Пан Америкена, совјетског Аерофлота, израелског Ел Ала и других компанија на линијама које су спајале Европу са Блиским, Средњим и Далеким истоком, али и Источну Европу са Африком. Поступак одобравања ових прелета захтевао је да амбасада матичне државе авиокомпаније поднесе Државном секретаријату за иностране послове ФНРЈ ноту са молбом за одобрење прелета у одређеном периоду. Уз ове ноте подношени су и спискови линија које су пролазиле кроз југословенски ваздушни простор, ред летења са посебно назначеним тачкама и временима уласка у југословенски ваздушни простор и изласка из њега (најчешће се радило о тачкама Шентиљ,

¹⁹⁹ АЈ, 837, 1-5-b/99-1, реферат Првог одељења ДСИП „Авио-линија Москва – Београд – Тирана“, 14. октобар 1954; ДАМСП, ПА, год. 1954, Југославија, ф. 47, пов. бр. 418276, допис УЦВ ФНРЈ Првом одељењу ДСИП, 21. октобар 1954; ДАМСП, ПА, год. 1955, Југославија, ф. 33, пов. бр. 48437, забелешка о потреби регулисања ваздушног саобраћаја са источноевропским земљама, 24. јун 1955; ДАМСП, ПА, год. 1955, Пољска ф. 48, пов. бр. 9431/1, допис Правног савета ДСИП, 9. март 1955 и нота Амбасаде НР Пољске ДСИП ФНРЈ, 31. децембар 1954; ДАМСП, ПА, год. 1959, Источна Немачка, ф. 48, пов. бр. 42305, белешка о успостављању ваздушног саобраћаја са НДР, 27. јануар 1959; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 2, 1956, 12–13; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1956*, br. 3, 1957, 4, 8; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960*, br. 7, 1961, 16–18; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 68; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 74–75. Текстовете споразума са Совјетским Савезом, Румунијом и Чехословачком видети у: АЈ, 130-962-1463.

²⁰⁰ ДАМСП, ПА, год. 1955, Аустрија, ф. 4, пов. бр. 45322, забелешка о отварању авионске линије ЈАТ-а за Беч, 22. април 1955; ДАМСП, ПА, год. 1955, САД, ф. 60, пов. бр. 410498, допис Правног савета ДСИП ФНРЈ Другом одељењу ДСИП ФНРЈ, 29. јул 1955; ДАМСП, ПА, год. 1957, Западна Немачка, ф. 69, пов. бр. 49575, извештај о преговорима са Савезном Републиком Немачком, 25. април 1957; исто, пов. бр. 91602-D-68, оверени препис споразума о ваздушном саобраћају између ФНРЈ и Савезне Републике Немачке; ДАМСП, ПА, год. 1959, САД, ф. 114, пов. бр. 47850, допис УЦВ Правном савету ДСИП-а, 8. јануар 1959 и одговор Правног савета, 20. март 1959; I. Kukobat, “Development of Air Transport...”, 445.

Љубељ и Ђевђелија) типова и регистарских ознака летелица које би могле бити коришћене на тим летовима, затим спискови могућих чланова посада и уређаја за везу и навигацију на авионима. ДСИП би затим тражио мишљење УЦВ треба ли одобрити тражене прелете и по добијеном позитивном мишљењу издавао дозволу. По питању линија према Југославији, ЈАТ је представљао заступника иностраних авиокомпанија пред југословенским властима, подносећи УЦВ молбе за одобравање реда летења у њихово име.²⁰¹

Раст обима транзитног саобраћаја довео је и до појединих инцидентних ситуација. Дешавало се да се посаде авиона не јављају контроли летења над обавезним тачкама јављања или да одступе од одређеног ваздушног пута. У случају иранске националне авиокомпаније, забележено је да су њени авиони на линијама ка Западној Европи крајем 1950-их година прелетали Југославију без одобрења и без јављања контроли летења, мада су касније почели да се придржавају процедуре. Овакви случајеви могли су имати и теже последице. Примера ради, холандски авион регистарске ознаке РН-TDK (тип авиона није наведен) је 30. априла 1952. одступио од ваздушног пута Ђевђелија – Скопље – Београд и кретао се трасом Струмица – Берово – Босилеград – Кална – Пирот – Димитровград – Периш – Зајечар – Бор – Доњи Милановац – Кучево – Баваниште. У околини Босилеграда је са бугарске стране границе на овај авион отворена ватра са земље и примећено је да га јуре два бугарска ловачка авиона. Поред тога, посада се после прелета Београда није јављала контроли летења све до обавештења да напушта југословенски ваздушни простор код Љубеља и да прелази на везу са Бечом, а била је у обавези да се јави приликом проласка изнад Загреба, где авион уопште није ни уочен. Најтрагичнији случај десио се 27. јула 1955, када је авион израелске компаније Ел Ал на линији Лондон – Беч – Тел Авив залутао у бугарски ваздушни простор код Трна и летео паралелно са ваздушним путем Скопље – Ђевђелија. Два бугарска ловачка авиона полетела су за њим и испалила рафале упозорења. Иако се чинило да израелска посада одговара позитивно на упозорења, авион је затим направио заокрет ка Грчкој. У околини Петрича, недалеко од грчке границе, бугарским пилотима је наређено да оборе авион. Бугарска је касније прихватила одговорност за обарање овог авиона, упутила званично извињење и исплатила одштету породицама страдалих.²⁰²

До краја посматраног периода, ЈАТ је успео да споји Југославију са појединим главним градовима суседних земаља и неким од европских чворишта ваздушног саобраћаја, али и да изађе из граница Европе. И овде ћемо представити резултате за 1960. годину.



Карта 13: међународне линије ЈАТ-а 1960. године

²⁰¹ Примере молби и дозвола за прелете, појединачне летове и отварање линија видети у: АЈ, од 620-193 до 620-197.

²⁰² АЈ, 620-195, допис управе Аеродрома Београд Главној дирекцији ЈАТ-а, бр. 242, 5. мај 1952; Philip Baum, *Violence in the Skies: A History of Aircraft Hijacking and Bombing*, Chichester 2016, 37–38.

Табела 16: резултати рада ЈАТ-а на међународним линијама 1960. године²⁰³

Линија	Број летова	Превезено путника	Превезено терета (тона)	Искоришћеност понуђеног капацитета (%)	Приход по АКМ (динара)
Сталне линије, тип авиона: ДЦ-3					
BEG-RIM	30	131	3	33,6	166
Сталне линије, тип авиона: Ил-14					
BEG-TIA	104	780	10	28,9	412
BEG-PRG	22	124	3	42,7	250
BEG-ATH	24	209	3	62,2	259
BEG-RIM	18	163	3	55,3	327
BEG-ZAG-PRG-BER	232	1.617	18	50,8	430
BEG-ZAG-FRA	104	1.476	15	65,3	513
Укупно	504	4.369	52	51,8	415
Сталне линије, тип авиона: ЦВ-340/440					
BEG-ZAG-BEČ-FRA	612	7.576	123	48,7	522
BEG-ZAG-MUC-PAR	1.151	18.873	268	60,3	698
BEG-ATH-CAI	102	1.365	26	56,1	577
BEG-ZRH	121	2.920	49	65,6	841
BEG-ZAG-RIM	310	3.933	33	42,7	487
BEG-ZAG-ZRH	31	359	12	54,5	622
Укупно	2.327	35.026	511	55,6	636
Сталне линије, тип авиона: ДЦ-6Б					
BEG-ZAG-MUC-PAR	111	1.474	33	31,6	621
BEG-ATH-CAI	314	7.681	92	44,9	1.111
Укупно	425	9.155	125	42,6	1.030
Сезонске линије, тип авиона: ДЦ-3					
SPU-ZAG-BEČ	52	645	3	81,3	327
DBV-ZAG-BEČ	44	545	1	94,7	389
DBV-RIM	44	483	1	62,5	287
Укупно	140	1.673	5	77,9	328

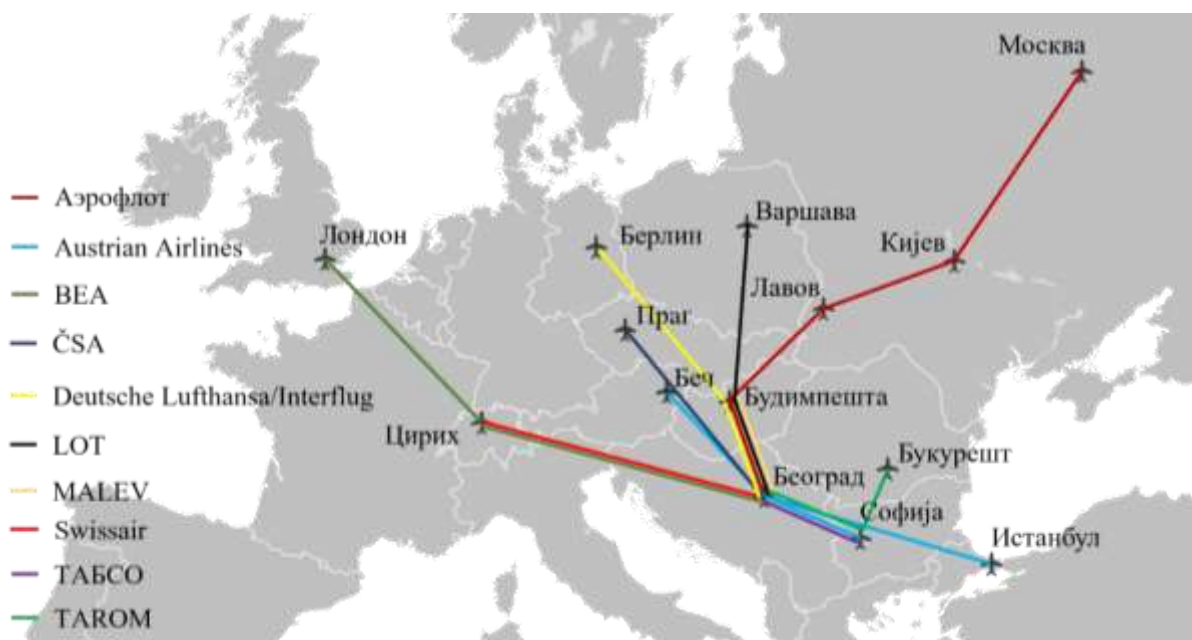
BEG – Београд, RIM – Рим, TIA – Тирана, PRG – Праг, ATH – Атина, ZAG – Загреб, BER – Берлин (Источни), FRA – Франкфурт, BEČ – Беч, MUC – Минхен, PAR – Париз, CAI – Каиро, ZRH – Цирих, SPU – Сплит, DBV – Дубровник.

Као што се види из горње табеле, на свим сталним међународним линијама попуњеност кабине кретала се у распону између 28,9% и 65,6%. Као и у домаћем саобраћају, највеће искоришћење понуђених капацитета забележено је на сезонским линијама од јадранске обале ка Бечу, при чему треба имати у виду да је на њима коришћен Даглас ДЦ-3, авион са најмањим капацитетом у флоти ЈАТ-а (свега 21 седиште), али и једини способан да користи аеродроме са травнатим полетно-слетним стазама. Са друге стране, носиоци међународног саобраћаја у том тренутку били су авиони типа Конвер ЦВ-340, ЦВ-440 и Иљушин Ил-14М, док је на две најдуже линије паралелно са њима коришћен и један Даглас ДЦ-6Б. Од иностраних авиокомпанија, исте године је њих једанаест летело на редовним линијама ка Југославији, односно Београду, једином аеродрому на ком им је био дозвољен сталан међународни саобраћај.

²⁰³ АЈ, 599-129, Саобраћај на ваздухопловним линијама: извештај за 1960. годину (табеларни приказ). Исто у: АЈ, 599-195, Југословенски аеротранспорт: извештај о раду за 1960. годину.

Табела 17: редовне линије страних авиокомпанија ка Југославији 1960. године²⁰⁴

Компанија	Линија	Тип авиона	Недељна фреквенција
Аерофлот (СССР)	Москва – Кијев – Лавов – Будимпешта – Београд	Ил-14	1
Austrian Airlines (Аустрија)	Беч – Београд – Софија	Виконт	1
	Беч – Београд – Истанбул		1
British European Airways (Велика Британија)	Лондон – Цирих – Београд	Виконт	1
ČSA (Чехословачка)	Праг – Београд	Ил-14	1
Deutsche Lufthansa (НДР)	Берлин – Будимпешта – Београд	Ил-14	1
Interflug (НДР)	Берлин – Будимпешта – Београд	Ил-14	1
LOT (Пољска)	Варшава – Будимпешта – Београд	Конвер 240	2
MALEV (Мађарска)	Будимпешта – Београд	Ил-14	1
Swissair (Швајцарска)	Цирих – Београд	Конвер 440	2
ТАБСО (Бугарска)	Софија – Београд	Ил-14	2
TAROM (Румунија)	Букурешт – Софија – Београд	Ил-14	2



Карта 14: сталне линије страних авиокомпанија ка Југославији 1960. године

Табела 18: резултати рада страних авиокомпанија у редовном саобраћају ка ФНРЈ 1960. године²⁰⁵

Компанија	Авиона отпремљено/приспело	Путника				Терета (кг)		
		укрцано	искрцано	у транзиту	свега	укрцано	искрцано	свега
Аерофлот	166	643	674	-	1.317	9.484	28.610	38.094
Austrian Airlines	312	417	1.101	1.390	2.908	1.702	15.067	16.769
BEA	94	1.047	748	-	1.795	3.519	18.932	22.451
ČSA	212	306	377	1.214	1.897	2.542	16.035	18.577
Deutsche Lufthansa	166	530	566	700	1.796	1.088	3.874	5.072
Interflug	94	266	482	283	1.031	803	3.359	4.162
LOT	372	728	1.094	1.386	3.208	1.898	16.051	17.949
MALEV	154	120	86	867	1.073	290	2.108	2.398
Swissair	138	1.500	1.730	-	3.239	9.525	40.533	50.058
ТАБСО	314	352	592	2.149	3.093	1.688	5.208	6.896
TAROM	314	249	222	2.563	3.034	3.708	785	4.493
Укупно	2336	6.158	7.681	10.552	24.391	36.247	150.672	186.919

²⁰⁴ Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960, br. 7, 1961, 18.²⁰⁵ Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960, br. 7, 1961, 19.

У циљу превоза иностраних туриста исте године, током летње сезоне су на аеродроме у Београду, Загребу, Титограду и Тивту слетали авиони из Велике Британије, Холандије, Белгије, Шведске и Источне Немачке, док је ЈАТ извршио укупно 32 ванредна лета из Источног Берлина и Беча ка Југославији. Поред њих, још неколико стотина ванредних путничких летова иностраних компанија извршено је у циљу превоза путника, делегација, уметничких трупа и робе. Авиони 53 стране компаније извршили су укупно 7.773 прелета југословенске територије без слетања. Горња табела нам уједно потврђује да ЈАТ није био нарочито заинтересован за источноевропско тржиште у овом периоду, будући да није одржавао саобраћај према Совјетском Савезу, Мађарској, Румунији, Пољској и Бугарској, чије су авиокомпаније летеле за Београд, док је реципроцитет постојао у односу на Чехословачку и Источну Немачку. Албанија тада није ни имала националну авиокомпанију. Ипак, и на ове три линије (Праг, Источни Берлин, Тирана) бележен је низак индекс искоришћења понуђених капацитета, тако да се може претпоставити да мотиви за њихово одржавање нису били економски, већ политички. Треба имати у виду и да ЈАТ није располагао довољно великом флотом да би летео ка свим овим одредиштима, као и да постојеће летелице нису могле да лете на тим линијама економично. Теоретски, и ЈАТ је могао да лети ка Москви користећи исте авионе као Аерофлот (Ил-14) и имао је право на одржавање те линије у складу са споразумом о ваздушном саобраћају, али би то захтевало измене споразума о ваздушном саобраћају у случају тражења комерцијалних права на успутним аеродромима и створило велике оперативне трошкове.²⁰⁶

Паралелно са унапређењем унутрашњег саобраћаја и аеродромске мреже, релевантни чиниоци у Југославији били су свесни потребе да се побољша и међународни ваздушни саобраћај. Закључно са 1959. годином, Југославија је склопила укупно 23 међудржавна споразума о ваздушном саобраћају. Приликом њиховог склапања тежило се максималној заштити ЈАТ-а кроз инсистирање на реципрочним правима. На ово су превасходно утицале чињеница да је до 1959. на територији ФНРЈ само београдски аеродром био отворен за међународни саобраћај, као и спор развој међународног саобраћаја ЈАТ-а који га је чинио осетљивим у односу на конкуренте. Отварање аеродрома у Загребу и Титограду за међународни саобраћај, као и предвиђена велика модернизација југословенске аеродромске мреже значили су много веће могућности за развој међународног саобраћаја, али је требало имати у виду и интересе ЈАТ-а. Све државе света су наступале изразито протекционистички када се радило о интересима домаћих авиопревозилаца кроз њихово економско и техничко јачање, али и ограничавање комерцијалних права датих страним авиокомпанијама. Поред тога, авиокомпаније су се међусобно штитиле од конкуренције кроз пулске уговоре, односно уговоре о заједничкој експлоатацији одређених линија, уговоре о генералном заступству и уговоре о техничкој сарадњи. ЈАТ је пулске уговоре имао са Свисером, ЧСА, Луфтахнзом (НДР), Интерфлугом, Остријаном (Austrian Airlines) и БЕА, затим уговоре о заступству са тридесет авиокомпанија из иностранства, а користио је и техничке услуге у иностранству. За будућност се сматрало потребним да ЈАТ настави са склапањем оваквих уговора, који су морали да одражавају самосталност Југославије на пољу међународне економске сарадње. По питању либерализације ваздушног саобраћаја, односно проширивања комерцијалних права за стране авиокомпаније, владали су опречни ставови. ДСИП, Државни секретаријат за послове робног промета и УЦВ залагали су се за што већу либерализацију, правдајући то већим приливом девиза, већим бројем страних туриста, бољим искоришћењем аеродрома и већим развојем ваздушног саобраћаја. Државни секретаријат за послове финансија је имао релативно неутралан став, подржавајући свако решење које би обезбедило оптимални прилив девизних средстава. ЈАТ је био изричито против либерализације ради очувања тренутног статуса и стварања услова за даље комерцијално снажење. Секретаријат СИВ-а за саобраћај и везе заузео је став да ЈАТ треба оријентисати ка економски најисплативијим линијама, да се успостави пулска сарадња где год за тиме постоји интерес и потреба, да се линије за које

²⁰⁶ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960, br. 7, 1961, 18.*

JAT није заинтересован могу препустити страним компанијама, да се страним авиокомпанијама могу давати шира права ако то не иде на штету JAT-а и југословенске државе, као и да интересе JAT-а треба максимално штитити. У суштини, Секретаријат за саобраћај и везе је предложио да се очува тренутно стање и стао на страну JAT-а по питању либерализације међународног ваздушног саобраћаја. Мада су дискусије на ову тему потрајале неколико година, систем није промењен. Југословенска држава је и даље захтевала реципроцитет у ваздушном саобраћају, JAT је у одређеним случајевима остао једина компанија која је одржавала редован ваздушни саобраћај између Југославије и других земаља, а у неким случајевима је сав саобраћај и даље препуштан иностраним авиопревозницима.²⁰⁷

Поред комерцијалне, међународни ваздушни саобраћај имао је и политичку сврху. Већ је било речи о томе да је представљао средство повезивања различитих народа омогућавајући брзе контакте, као и начин да нека држава искаже свој степен развоја, а тиме и престижа. У ове сврхе користила га је и социјалистичка Југославија, односно њен председник, Јосип Броз Тито. Током 1955, Тито је на путовању у Индију и Бурму користио један од JAT-ових авиона типа Конвер са посадом. Од 1956. на располагању му је био салонски примерак совјетског Иљушина Ил-14, добијеног на поклон из Совјетског Савеза. На два авиона типа Даглас ДЦ-6 налазиле су се JAT-ове ознаке и њима су летеле комбиноване војно-цивилне посаде приликом Титових посета Африци и Азији. Уз то, авиони JAT-а коришћени су и за довожење страних делегација у Југославију. Тако су премијери Индије Џавахарлал Нехру, Бурме У Ну и Турске Аднан Мендерес у своје посете Југославији стигли управо авионима JAT-а. На сличан начин су у Југославију пристигле и поједине делегације несврстаних земаља приликом Београдске конференције 1961. године. Поред најједноставнијег начина да се стигне до неког одредишта, присуство авиона са југословенском заставом на страним аеродромима било је знак жеље државног руководства да свету покаже свој све утицајнији положај и амбиције, нарочито међу земљама Африке и Азије које су се постепено ослобађале колонијалне власти.²⁰⁸

3.6. Армија и ваздухопловни спорт као извори кадрова

Одмах после Другог светског рата није било никакве могућности за обуку нових летача и других кадрова за ваздушни саобраћај. Са друге стране, знатан број предратних ваздухопловаца је страдао у рату или се није вратио из емиграције. Поред њих, појединци који су остали у Југославији се из различитих разлога нису укључили у обнову југословенског ваздушног саобраћаја. Најбољи пример за то јесте Тадија Сондермајер. После војног слома Краљевине Југославије у априлу 1941. није одведен у заробљеништво као ратни војни инвалид. Иако се у време борби за ослобођење Београда добровољно јавио за ступање у редове НОВЈ, притворен је под оптужбом за привредну сарадњу са окупатором. После године проведене у притвору ослобођен је оптужбе, али ни на који начин није ангажован у југословенском ваздухопловству. Вероватно је сматран превише повезаним са предратним режимом и породицом Карађорђевић, што га је у очима комуниста чинило непоузданим, мада није познато какав је био његов лични став према новим властима. Од 1947. до 1949. године радио је као пројектант у грађевинском предузећу *Полет*, а од 1949. до одласка у

²⁰⁷ АЈ, 599-293, белешка *Развој ваздушног саобраћаја Југославије (проблеми међународног саобраћаја)*, без броја и датума. У белешци се наводе статистички подаци закључно са 1960. годином, тако да је вероватно настао наредне године; исто, Информација о проблемима међународног ваздушног саобраћаја Југославије (нацрт), без броја и датума; исто, Информација о либерализацији међународног ваздушног саобраћаја, без броја, 22. децембар 1961; исто, допис JAT-а Секретаријату СИВ-а за саобраћај и везе, бр. 3927, 5. март 1962; ДАМСП, ПА, год. 1956, Југославија, ф. 45, пов. бр. 48089, допис УЦВ Првом одељењу ДСИП, стр. пов. бр. 94, 23. мај 1956; исто, пов. бр. 410966, допис JAT-а Првом одељењу ДСИП, бр. 7946, 6. јул 1956; ДАМСП, ПА, год. 1962, САД, ф. 123, пов. бр. 425736, препис Информације о слетању иностраних авиона у Југославији, 30. јун 1962.

²⁰⁸ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, br. 8, 1962, 3; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 56–59; D. Bogetić *Nova strategija spoljne politike Jugoslavije*, 309–342; V. Petrović, *Titova lična diplomatija: studije i dokumentarni prilozi*, Beograd 2010, 165–179; B. Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo*, 166–168; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 82.

пензију 1959. у Дирекцији за изградњу и уређење дунавске обале у Београду. Својеврсну рехабилитацију је доживео почетком 1967. године. Тада је позван на прославу четрдесете годишњице од оснивања Аеропута и двадесете годишњице од почетка рада ЈАТ-а одржану у здању старог београдског аеродрома, где му је уручен букет од четрдесет ружа и новчана награда. Преминуо је неколико месеци касније, 10. октобра 1967. у Београду.²⁰⁹

Поред Сондермајера, место за себе у ваздухопловству „нове Југославије“ није видео ни Миленко Митровић Спирта, бивши директор Техничке дирекције Аеропута. Иако није оптуживан за сарадњу са окупатором и има индиција да је држава била веома заинтересована да га ангажује (на своју иницијативу је саставио и доставио Влади ДФЈ један реферат о обнови и правцима даљег развоја југословенске авиоиндустрије), већ крајем 1945. је са породицом напустио земљу и остао у емиграцији до краја живота.²¹⁰

Неки летачи Аеропута узели су активно учешће у Другом светском рату на различите начине. Драгиша Станисављевић, Сава Миловановић и Војислав Скакић, су се прикључили Југословенском детапману тешких бомбардера при Ваздухопловству Војске САД и ниједан се није вратио у Југославију после Другог светског рата. Други су летели за британско Краљевско ваздухопловство, али су почели да лете у ваздушном саобраћају већ током 1946. године као припадници Првог транспортног пука.²¹¹

Ипак, појединци из предратних руководећих структура цивилног ваздухопловства су наставили са радом, и то на практично истим местима на којима су се и раније налазили. Ђорђе П. Јовановић рођен је у Панчеву 1894. године. Завршио је кадетску школу и Први светски рат провео у аустроугарској служби. После рата је примљен у војску Краљевине СХС, где је обављао различите административне и командне дужности. Као ваздухопловно-технички пуковник је од 1936. до 1940. био начелник Одељења за цивилно ваздухопловство Штаба ваздухопловства војске, после чега је као бригадни генерал постао други помоћник команданта ваздухопловства. Од 1941. до 1945. је био у заробљеништву. По повратку у земљу добио је чин генерал-мајора Југословенске армије и постављен је на дужност начелника ГУВС, одакле је 1947. прешао у Војноисторијски институт. Пензионисан је 1952, а преминуо 1964. године у Београду.²¹²

Као примере за то какво су претходно искуство имали летачи у послератном ваздушном саобраћају навешћемо неколико кратких биографија до којих је током истраживања било могуће доћи.

Ромео Адум рођен је 1904. године у Пули, завршио је седам разреда гимназије и Нижу школу Војне академије југословенске војске, а затим пилотску, ловачку и школе ноћног летења и гађања. У југословенској војсци је напредовао до чина мајора, у ком је дочекао и Априлски рат. Тада се налазио на положају команданта 51. ваздухопловне групе, задужене за одбрану Београда. Смењен је 6. априла 1941. због кукавичлука, али је остао у југословенској војсци до капитулације и тек после тога приступио оружаним снагама Независне Државе Хрватске, где је добио чин бојника, односно мајора. Заробљен је од стране НОВЈ 1942, затим размењен за заробљене партизане 1943, да би 1944. пребегао авионом у НОВЈ (стаж у Југословенској армији му је признат од 25. септембра 1944), где му је признат чин мајора у ком је и остао током активне војне службе. Већ 1945. пребачен је у транспортну авијацију, а затим у ГУВС на дужност првог пилота. Демобилисан је пред оснивање ЈАТ-а у ком је провео остатак каријере и живота. Погинуо је у авионском удесу код Беча 1955. године.²¹³

²⁰⁹ Ч. Јанић, О. Петровић, *Творци ваздухопловства Краљевине Југославије*, 200–201.

²¹⁰ Ч. Јанић, О. Петровић, *Творци ваздухопловства Краљевине Југославије*, 153.

²¹¹ Ђ. Krunić, *CVKJ I*, 243–244; Више о активности југословенских ваздухопловаца на страни Савезника видети у: Александар Коло и Бојан Димитријевић, *Спутфајер*, Београд 1997; Александар Коло, *Небеска одисеја*, Београд 2006; В. Dimitrijević i dr, *Kraljevsko vazduhoplovstvo*, 486–531.

²¹² Mile Vjelajac, *Generali i admirali Kraljevine Jugoslavije 1918–1941. Studija o vojnoj eliti i biografski leksikon*, Beograd 2004, 172.

²¹³ АЈ, 620-4, картон новчаних података за друга Адум (Ивана) Ромеа; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 14–15, 22, 62.

Иван Кавић рођен је у Алибунару 1913. године, завршио је Правни факултет и био резервни официр-пилот. Нема података о његовој активности током Другог светског рата. У НОВЈ је ступио јуна 1944. године, једно време је обављао и дужност наставника летења, да би септембра 1945. у чину поручника био премештен у 3. ескадрилу 1. транспортног пука. После тога је премештен у ЈАТ, да би 1951. године пребегао у Швајцарску са породицом. Нема података о његовој каснијој судбини.²¹⁴

Миливоје Арсенијевић рођен је 1906. године у Ужичкој Пожеги. Завршио је Технички факултет у Београду и био резервни официр авијације. Летео је у Аеропуту од 1938. Стаж у Југословенској армији признат му је од 2. новембра 1944. године, а 1. новембра 1945. је постављен за командира 1. ескадриле 1. транспортног пука у чину капетана. Пребачен је у цивилно ваздухопловство и обављао дужност шефа пилота ЈАТ-а до 1951. године, када је са породицом пребегао у Швајцарску.²¹⁵

Милан Бјелановић рођен је у месту Ђеврске код Шибеника 1903. године. Према персоналним подацима, завршио је поштанско-телеграфски курс, Артиљеријску подофицирску, пилотску, ловачку, механичарску и школу гађања. Као пробни пилот је 1938. учествовао у испитивању прототипа ловачког авиона ИК-3. У изјави о држању током рата, Бјелановић је навео да је интерниран као активни официр југословенске војске 16. фебруара 1943, да је ослобођен 27. фебруара 1945, да је 28. априла исте године стигао у Југославију и приступио Југословенској армији, као и да је у заробљеништву подржавао народноослободилачки покрет и био повезан са антифашистичким већима у свим логорима у којима је боравио (није наведено о којим се логорима ради). По преласку у цивилно ваздухопловство летео је за ЈАТ и ЈУСТУ, да би 1951. пребегао у Швајцарску.²¹⁶

Милисав Семиз рођен је 1912. у Љубушком. Године 1937. завршио је пилотску школу и постао пилот-наредник Ваздухопловства војске. Учествовао је у одбрани Београда 1941. као припадник Шестог ловачког пука и оборио четири немачка авиона на домаћем ловцу ИК-3. После евакуације из Југославије у Египат, приступио је британском ваздухопловству. У априлу 1942. је падобраном спуштен у Стару Рашку, где је требало да ступи у контакт са Југословенском војском у отаџбини, али су га заробили Немци. У августу 1943. успева да побегне из логора у Немачкој и домогне се Швајцарске. У пролеће 1945. се вратио у Југославију и ступио у Транспортну групу ваздухопловства Југословенске армије. За ЈАТ је летео од оснивања. После бекства Миливоја Арсенијевића у Швајцарску, Семиз је постао шеф пилота. Радећи на тој дужности, значајно је утицао на подизање квалитета летачке обуке, подстицањем строге селекције и личним учешћем у обуци. Пошто је тиме уједно допринео и да више пилота престане да лети у саобраћајној авијацији, створио је себи одређени број непријатеља са јаким политичким везама. Приликом редовног здравственог прегледа 1964. је установљено да је имао инфаркт за који није знао, те је скинут с летења и пребачен у ЈАТ-ов Школски центар, одакле је отишао у пензију 1968. Остале су сумње да је инфаркт измишљен како би био удаљен са положаја. Желећи да настави рад у ваздушном саобраћају, прихватио је место инструктора у загребачкој Пан Адрији. Био је први југословенски пилот у ваздушном саобраћају који је после Другог светског рата прелетео милион километара. Погинуо је у аутомобилском удесу 1970. године.²¹⁷

Златко Димчовић рођен је 1906. у Кривој Паланци. Нема података о томе коју је летачку школу завршио, али се зна да је имао и диплому ваздухопловног инжењера. Године 1936. примљен је у службу Луфтханзе са још два југословенска држављанина. Прешао је на рад у Аеропут 1. јануара 1940. и после Априлског рата остао у земљи. Током 1942. му је група ваздухопловних стручњака ангажована у Икарусу предложила да им се прикључи у бекству авионом на Средњи исток, али је од тога одустао. Крајем октобра 1944. придружио

²¹⁴ АЈ, 620-4, картон новчаних података за друга Кавић (Стевана) Ивана; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 22, 55.

²¹⁵ АЈ, 620-4, картон новчаних података за друга Арсенијевић Миливоја; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 32–33.

²¹⁶ АЈ, 620-4, картон новчаних података за друга Бјелановић Милана; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 60.

²¹⁷ Z. Miler, „Milisav Semiz – ratnik, učitelj i vazdušni milionar“, *Aviorevija*, br. 2, jun 1981, 20; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 98–100.

се ваздухопловству НОВЈ где је добио чин капетана и летео у Ескадрили за везу Врховног штаба, а затим у Транспортној групи. Прешао је у цивилно ваздухопловство 1947, а током 1948. је распоређен у ЈУСТУ. После њеног гашења, радио је најпре у ГУЦВС, а затим у ЈАТ-у. Био је активан и у Народном фронту Србије и Народној техници. Године 1950. је из нејасних разлога ухапшен и послат на Голи оток. Постојала је сумња да је намеравао да авионом пребегне у Бугарску, али се у литератури помиње и да је током службе у Луфтханзи имао додир са совјетским цивилним ваздухопловцима у Берлину, што је навео у биографији на крају Другог светског рата. По изласку са Голог отока је повремено радио као преводилац, после чега је примљен у једно спољнотрговинско предузеће. Умро је у Београду 1994.²¹⁸

Родољуб Миловановић рођен је у Грабовици код Такова 1902. године. У Новом Саду је 1929. завршио пилотску школу Првог ваздухопловног пука Ваздухопловства војске, а 1930. у Земуну и Ловачку школу. Дипломирао је право у Београду. У Аеропут је прешао 1934. године, где је остао до избијања Другог светског рата. У пролеће 1941. је мобилисан и распоређен у Транспортну групу, где је управљао авионом Локид Електра. Седмог априла 1941. је, после лета за Атину, са телеграфистом Миланом Вукобратовићем слетео у Солун ради допуне горивом. Убрзо после полетања приметио је немачке ловце и прешао у нагло понирање, али је истовремено напустио прописани коридор за летење и оборен је ватром британске противавионске артиљерије због спољне сличности Електре са немачким двомоторним авионом Месершмит Бф 110. Посада је прошла без повреда, али је авион уништен. По доласку на Средњи исток примљен је у британско Краљевско ваздухопловство, у ком је више пута одликован и где је остао на служби до 1946. године. После краткотрајног рада у скандинавској компанији САС, вратио се у Југославију и примљен је у ЈАТ. Заједно са Милисавом Семизом је одликован као један од првих послератних југословенских пилота који су превалили милион километара. Био је познат као изузетно вешт и неустрашив пилот, али и склон непоштовању процедура, услед чега је у више наврата позиван на одговорност. У пензију је отишао 1960, али је од 1963. радио као инспектор ваздушног саобраћаја. Од 1967. до 1971. је летео за више иностраних компанија. Преминуо је 1973. године у Београду.²¹⁹

Радослав Шулеић (наводи се понегде и као Шулејић) рођен је 1910. у Смедеревској Паланци. Мада у персоналним подацима из јануара 1946. стоји да је пре Другог светског рата завршио само четири разреда основне школе и пилотску школу, радио је као механичар-летач Аеропута од 1936. до 1941. године. У Југословенску армију ступио је 3. децембра 1945, да би почетком наредне године био постављен на место другог, а затим и првог пилота у 1. транспортном пуку. Био је један од првих 28 летача распоређених у ЈАТ марта 1947, али тачни детаљи његове каријере нису познати. Из досијеа вођеног у Школском центру се зна да је престао да лети на авиону ДЦ-3 1971. године.²²⁰

Бранивој Мајцен рођен је 1917. године у Цељу. Као студент права у Љубљани завршио је пилотску школу 1938. године, после чега је као ђак прошао и војне пилотске школе у Новом Саду и Панчеву. Априлски рат га је затекао у Смедеревској Паланци, а заробљен је у Сарајеву. Током 1943. ступио је у НОВЈ и пребачен је у Африку, где је прошао борбену обуку и ушао у састав Друге ескадриле НОВЈ. Остао је на служби у ЈРВ до 1948. године када је прешао у ЈАТ. Преживео је авионски удес код Минхена 1951. године. У више наврата је био пилот авиона којим је Јосип Броз Тито путовао у иностранство током 1950-их. Прешао је у Адрија авиопроект на место шефа пилота у време оснивања компаније 1961. и ту летео да пензионисања 1977. Преминуо је 1995. у Љубљани.²²¹

²¹⁸ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 43–44.

²¹⁹ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 83–84.

²²⁰ AJ, 620-4, картон новчаних података за друга Шулеић (Драгомира) Радослава; МВ, фонд Школски центар ЈАТ-а – летачка досијеа (ШЦ ЈАТ – ЛД), фасцикла 60, предмет Р2 (Ф60, Р2).

²²¹ „Vse sam podredil letenju“, *Adria*, br. 1, 1981, 6–7; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 58; Franc Sever, *Brnik – letališče ali lovišče*, Maribor 2016, 387–388, 432.

На дан 11. фебруара 1948, летачки састав ЈАТ-а чинило је осам првих пилота, једанаест других пилота, шест радио-телеграфиста-летача и седам механичара-летача. Још тројица радио-телеграфиста-летача и четворица механичара-летача су била на обуци.²²²

Већ у првој години рада, у ЈАТ-у се појавило и једно потпуно ново занимање, дотада непознато југословенском ваздушном саобраћају: домаћин, односно домаћица авиона, познати и као стјуарди и стјуардесе. Прве стјуардесе појавиле су се у САД још 1930. и морале су бити школоване медицинске сестре. С друге стране, ступање у брак је за њих значило отказ. Првих пет стјуардеса примљено је у ЈАТ крајем 1947. године, а почеле су да лете на међународним летовима 1948. године. Касније је њихов рад проширен и на унутрашњи саобраћај. Током седмомесечне обуке, ова група је учила метеорологију, комерцијалне послове, туристичку географију, историју места према којима је ЈАТ летео, као и послуживање путника и одржавање кабине. Изгледа да су према увођењу ове професије постојали извесни отпори, па је тако забележена опаска шефа пилота Миливоја Арсенијевића упућена првој ЈАТ-овој стјуардеси, Драгици Павловић: „Ви ми нисте потребне, могу и без вас да летим“. Павловићева, рођена 1914. у Јагодини, примљена је у ЈАТ 22. октобра 1947. године. Својим радом је постављала темеље за будући рад кабинског особља у ЈАТ-у. О томе колико је уважавање према њој гајио колектив ЈАТ-а говори чињеница да је једногласно изабрана за првог председника Радничког савета, али се повукла са дужности због посвећености летењу. Била је међу ЈАТ-овим летачима одликованим 1954. за милион километара пређених у служби. Престала је да лети 1965. године и прешла на радно место шефа Службе земаљских стјуардеса на београдском аеродрому. Пензионисана је 1978, а преминула 1988. године. Први стјуарди појавили су се већ 1949. године.²²³

Према организацији Техничког одреда из 1949, летачки састав ЈАТ-а је требало да броји по дванаест првих пилота (капетана), других пилота (копилота) и радио-телеграфиста, четири механичара летача и девет домаћина авиона (стјуарда или стјуардеса), укупно 49 људи. По овој расподели, на сваки саобраћајни авион су долазила по два пилота и један радио-телеграфиста, док су механичари-летачи и домаћини авиона распоређивани по потреби. Интересантно је да се у овој систематизацији не помињу навигатори, иако су летели у ваздушном саобраћају још док се он налазио под окриљем Југословенске армије и преведени у ЈАТ у време његовог оснивања.

Ипак, ЈАТ је већ у првим годинама постојања почео са стварањем школских капацитета. Поменутом систематизацијом радних места достављеној Савезној планској комисији 1949. године предвиђено је постојање 1. школске бригаде која је требало да располаже са три школска авиона типа Икарус Аеро 2, коришћеног за основну обуку у ЈРВ, и једним Линк-тренером, а у бригаду би била распоређена три инструктора летења и једанаест пилота-ученика. Поред њих ЈАТ је имао и два путничка авиона Авро Ансон, који су у другим земљама успешно коришћени за обуку посада бомбардерске и транспортне авијације. За 1950. и 1951. годину донети су планови летења на два пилотска курса за по петнаест ученика који би имали 75 часова летења на једномоторном авиону Аеро 2, затим тридесет сати летења на прелазном авиону типа Авро Ансон и још двадесет сати летења на „линијском двомоторцу“ Даглас ДЦ-3. Нажалост, недостатак документације спречава нас да установимо да ли је ЈАТ у ово време обучио макар једног пилота самостално, мада се може претпоставити да се то није десило јер су и касније пилоти у ЈАТ долазили из Југословенског ратног ваздухопловства и Ваздухопловног савеза Југославије. Поред тога, није јасно ни да ли су постојали капацитети за одржавање теоретске наставе јер се у систематизацији не помињу радна места наставника за теоретске предмете. Коначно, у плановима пилотских курсева за 1950. и 1951. годину се помињу само сати летења, односно практична обука на три типа авиона. На основу овога се може закључити да је сврха ове бригаде можда била да

²²² АЈ, 620-10, допис ГУЦВС Дирекцији ЈУСТЕ, пов. бр. 235, 12. фебруар 1948.

²²³ Olivera Ivandić, „Рођаци једне професије“, *Jugoslavenski aerotransport*, br. 206, 22. mart 1982, 12; R. G. Grant, *Flight*, 145–146; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 29–30, 33.

оспособљава бивше војне и спортске пилоте за рад у ваздушном саобраћају, као и одржавање тренаже и обављање провера активних пилота.²²⁴

Са формалне стране, држава је 1947. године уредила систем звања, дужности, потребну стручну спрему и услове за напредовање у цивилном ваздухопловству доношењем Уредбе о струци цивилног ваздушног саобраћаја (објављена 15. августа 1947). Ову струку сачињавала су „сва звања која обухватају послове организације и извршења превоза ваздушним путем путника, робе и поште, одржавања и експлоатације постројења за обезбеђење и сигурност летења, као и послове око стварања нужних услова за рационалну експлоатацију ваздушних линија“. Звања су подељена у три гране: саобраћајно-транспортну, техничку и пристанишну. Занимања саобраћајно-транспортне гране била су механичар-летач (три класе), радио-телеграфиста-летач (три класе), навигатор (три класе), пилот (од четврте до прве класе и капетан ваздушне пловидбе) и „стевард“, односно домаћин ваздухоплова. Под занимањима техничке гране наведени су авиомеханичари (три класе), складиштари, техничари (две класе) и инжењери (пет класа). У занимања пристанишне гране спадали су сигналисти, односно стартери, радио-телеграфисти (три класе), радио-гониометристи (три класе) и пристанишни диспоненти (три класе). Правилником о приправничком стажу, стручним испитима и курсевима за струку цивилног ваздушног саобраћаја објављеним 28. јула 1947. одређен је програм курсева и начин полагања испита за различита занимања у цивилном ваздушном саобраћају. Основна примања запослених у ваздушном саобраћају одређена су Основном уредбом о припадностима државних службеника објављеном 26. септембра 1947.²²⁵

Табела 19: основна месечна зарада струке цивилног ваздушног саобраћаја по занимањима према Основној уредби о припадностима државних службеника из 1947.

Звање	Основна месечна зарада у динарима
Саобраћајно-транспортна грана	
Механичар-летач треће класе	4.000
Механичар-летач друге класе	4.400
Механичар-летач прве класе	4.800
Радио-телеграфиста-летач треће класе	4.500
Радио-телеграфиста-летач друге класе	5.300
Радио-телеграфиста-летач прве класе	6.000
Навигатор треће класе	4.500
Навигатор друге класе	5.300
Наставља се на следећој страни	
Звање	Основна месечна зарада у динарима
Навигатор прве класе	6.000
Пилот четврте класе	4.500
Пилот треће класе	5.100
Пилот друге класе	5.800
Пилот прве класе	6.500
Капетан ваздушне пловидбе	7.000
„Стевард“	3.000–3.400
Техничка грана	
Авиомеханичар треће класе	4.200
Авиомеханичар друге класе	4.600
Авиомеханичар прве класе	5.200
Складиштар авиоматеријала	4.300–5.000
Наставља се на следећој страни	

²²⁴ АЈ, 41-473-699, Организациона шема ЈАТ-а бр. 1, стр. пов. бр. 23 од 14. априла 1949; АЈ, 620-191, планови летења пилотског курса за 1950. и 1951. годину, без броја и датума.

²²⁵ Службени лист ФНРЈ, бр. 64, 28. јул 1947; Службени лист ФНРЈ, бр. 68, 15. август 1947; Службени лист ФНРЈ, бр. 83, 26. септембар 1947.

Звање	Основна месечна зарада у динарима
Техничар ваздухопловне гране	4.300–4.800
Виши техничар ваздухопловне гране	4.900–5.400
Млађи инжењер ваздухопловне техничке гране	4.800–5.300
Инжењер ваздухопловне техничке гране	5.500
Виши инжењер ваздухопловне техничке гране	6.000
Саветник ваздухопловства	6.500
Виши саветник ваздухопловства	7.000
Пристанишна грана	
Сигналиста (стартер)	3.200
Радио-телеграфиста треће класе	4.100
Радио-телеграфиста друге класе	4.500
Радио-телеграфиста прве класе	5.100
Радио-гониометриста треће класе	4.900
Радио-гониометриста друге класе	5.300
Радио-гониометриста прве класе	6.000
Пристанишни диспонент треће класе	4.400
Пристанишни диспонент друге класе	4.800
Пристанишни диспонент прве класе	5.200

Поређења ради, по истој уредби је плата професора у средњој школи износила 4.200 динара (до 5.800 са повишицама за време проведено у служби), лекара специјалисте 6.000 динара (до 7.000 са повишицама за време проведено у служби), агронома 5.300 динара, судије Врховног суда ФНРЈ 8.000 динара, цариника 3.800–4.400 динара, железничког телеграфисте 3.500–3.800 динара, железничара вуче прве класе (машиновође) 4.300–4.500 динара, индустријског техничара 4.200–4.600 динара, асистент института 4.500–5.000 динара, редовни професор универзитета 8.500–9.000 динара, а књиговође 4.500–5.000 динара. Као што се види, основне зараде запослених у цивилном ваздушном саобраћају нису одскакале од зарада других професија. Чак су у одређеним случајевима њихове плате биле исте као код занимања код којих је тражен виши степен стручне спреме. На пример, исту плату су имали авиомеханичар треће класе са завршеном занатском школом и професор у средњој школи са завршеном вишом школом или факултетом.

Према доступним подацима, у ЈУСТИ су летела 23 пилота (од тога двадесет Југословена и три Совјета), 11 радио-телеграфиста (седам Југословена и четири Совјета) и тринаест механичара-летача (осам Југословена и три Совјета), односно укупно 47 летача, од чега само десет Совјета и 37 Југословена. У плановима радне снаге овог друштва за 1948. годину помињу се и три стјуардесе, али нема никаквих доказа да су заиста и запослене. Одлуком ГУЦВС, почетком фебруара 1948. извршен је премештај две комплетне посаде из ЈАТ-а у ЈУСТУ, која је после тога имала по десет првих и других пилота, као и по седам механичара-летача и радио-телеграфиста-летача. Очекивало се да ће даље кадровско снажење ЈУСТЕ бити вршено додатним пребацивањем летача из ЈАТ-а и ЈРВ, а препоручено је и да предузеће прешколује део својих земаљских механичара и радио-телеграфиста за летачке дужности. Напоменуто је да се у ГУЦВС сматра да ЈУСТА није до тог тренутка посветила довољну пажњу уздизању својих кадрова.²²⁶

Током 1950-их и 1960-их година, ЈАТ је наставио са пријемом бивших војних пилота, којима су се придружили и споретски. И њихов професионални пут приказаћемо кроз неколико биографија које је током истраживања било могуће прикупити.

Аврам Аврамовић рођен је 1923. у Скопљу. До Другог светског рата завршио је шест разреда гимназије. Током рата се бавио илегалним радом за народноослободилачки покрет у окупираном Београду. После ослобођења се добровољно пријављује за ваздухопловство и

²²⁶ АЈ, 290-3, План кадрова за 1948. годину, без броја и датума; АЈ, 620-10, допис ГУЦВС Дирекцији ЈУСТЕ пов. бр. 235, 12. фебруар 1948; Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 138–141.

упућен је на школовање у Совјетски Савез 1945, где две године касније завршава Прво чкаловско војно авијацијско училиште за летаче. Од 1947. до 1953. био је пилот јуришне авијације ЈРВ, после чега прелази у ЈАТ. Радио је као пилот саобраћајне авијације и инструктор на више типова летелица у ЈАТ-у до 1973. (ДЦ-3, Ил-14, ЦВ-440, Каравела, ДЦ-9, Б-707). Вршио је дужности заменика шефа пилота и шефа пилота на више типова летелица. Остатак радног века провео је у холандској Трансавији и Ројал Ер Мароку. У пензију је отишао 1983. године. Носилац је више одликовања. Живи у Београду.²²⁷

Љубиша Станковић рођен је у Земуну 1922. године. Школовао се у Земуну и Солуну, где му је отац био царински инспектор. Живећи у близини старог београдског аеродрома, заинтересовао се за летење, тако да је до 1941. завршио једриличарску и пилотску школу. Други светски рат је провео на принудном раду у Икарусу и борском руднику. После ослобођења Београда ступио је у НОВЈ и учествовао у завршним операцијама за ослобођење Југославије. Демобилисан је као ваздухопловни капетан 1954. и прешао у ЈАТ. Напредујући у служби, упућен је међу првим пилотима на школовање за млазне авионе Каравела, а обављао је и дужност шефа пилота компаније, инсистирајући на томе да ништа не сме бити изнад безбедности летења. Са летења се повукао 1970. године из здравствених разлога, а у пензију је отишао са места шефа Одсека за обуку летачког особља Школског центра ЈАТ-а. Умро је у Београду 1980. године.²²⁸

Винко Томовић рођен је 1926. у Корчули. У родном месту је завршио грађанску школу. Ступио је у СКОЈ 1942. и учествовао у саботажама у корчуланском бродоградилушту. У НОВЈ одлази 1943. Упућен је на школовање у Совјетски Савез 1945, где 1947. завршава Прво чкаловско војно авијацијско училиште за летаче. По повратку у Југославију службује у ЈРВ као пилот јуришне и ловачко-бомбардерске авијације. Демобилисан је 31. децембра 1959. као авијацијски капетан прве класе. Од 1960. до 1969. ради у ЈАТ-у као пилот саобраћајне авијације на авионима типа ДЦ-3 и ЦВ-440, после чега прелази у Авиогенекс, где остаје до 1973. До 1976, када одлази у пензију, летео у Либији. Носилац је више одликовања. Живи у Београду.²²⁹

Богољуб Вишњић рођен је 1928. у Брајковцу код Лазаревца. Завршио је основну школу у родном месту, нижу гимназију у Четвртој београдској гимназији и дописну економску школу у Земуну. Учествовао је у Другом светском рату од септембра 1944. као борац 1. батаљона 21. српске бригаде Пете крајишке дивизије НОВЈ, а суделовао је и у ослобођењу Београда. После рата је радио у Маршалату као млађи књиговођа. Завршио је Савезну пилотску школу ВСЈ у Руми 1949. после чега је демобилисан у чину млађег водника ЈА и постављен за референта за пропаганду при Савезном одбору ВСЈ. У Савезном ваздухопловном једриличарском центру у Вршцу је 1951. завршио курс за инструктора једриличарства и ту је остао до 1955. када је постављен за управника Ваздухопловне школе Београд. У Југословенски аеротранспорт је прешао 1957. као пилот привредне авијације, а затим у саобраћајну 1960. Летео је на путничким авионима ДЦ-3, ЦВ-440, СЕ-210, ДЦ-9 и Б-707, поставши и инструктор, шеф пилота компаније, савезни ваздухопловни инспектор и председник комисије за полагање летачких испита у дуголинијском саобраћају. У пензију је отишао 1991, а преминуо 2020. године.²³⁰

Франц Пинтар рођен је 1928. у Прапортном код Шкофје Локе. У родном месту је завршио основну школу, гимназију је похађао у Шкофјој Локи, Љубљани и Земуну, а Вишу управну школу завршио је у Београду. Спортски пилот постао је завршивши Савезну пилотску школу Ваздухопловног савеза Југославије у Руми, после чега је завршио и курсеве за наставника једриличарства и моторног летења у Вршцу 1948–1949. Радио је у Крагујевцу и Београду као наставник летења и управник ваздухопловних школа. Учествовао је на већем броју аеромитинга и других манифестација, као и на два аерорелија за Куп маршала Тита и

²²⁷ Изјаве Аврама Аврамовића дате аутору, Београд, 27. јануар и 3. фебруар 2020; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 134.

²²⁸ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 120.

²²⁹ Изјаве Винка Томовића дате аутору, Београд, 19. и 28. јануар 2020.

²³⁰ МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД, Ф29, П1; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 238–239.

три савезна једриличарска такмичења. Био је носилац Златне једриличарске значке са два дијаманта. У Привредну авијацију Југословенског аеротранспорта прешао је 1958, а у ваздушни саобраћај 1962. Летео је на путничким авионима ДЦ-3, ЦВ-440, СЕ-210 и Б-727, а једно време је обављао и дужност председника Радничког савета ЈАТ-а. Пензионисан је 1988, а преминуо 2022. године.²³¹

Владимир Водопивец рођен је у Марибору 1920. године, али се убрзо затим са родитељима преселио у Београд, где је завршио гимназију. Непосредно пред Други светски рат завршио је пилотску обуку у организацији Аеро-клуба *Наша крила*. После 27. марта 1941. добровољно се пријавио у војно ваздухопловство и активно учествовао у Априлском рату као пилот у 601. ескадрили Ваздухопловства војске. После капитулације југословенске војске успева да избегне заробљавање и касније се прикључио народноослободилачком покрету. У јесен 1944. ступа у ваздухопловство НОВЈ и после кратке преобуке бива распоређен у 112. ловачки пук, где је провео остатак рата. Учествовао је у обарању америчког транспортног авиона изнад Словеније 19. августа 1946. године. Од 1949. до 1958. био је пробни пилот у Ваздухопловном опитном центру ЈРВ, где је испитивао више нових авиона. У ЈАТ је прешао 1958. и летео на авионима Ил-14, ЦВ-440, СЕ-210 и Б-707. Године 1959. је доживео и отмицу авиона, због које је кратко време по казни летео у привредној авијацији. На свим типовима саобраћајних авиона је био и инструктор, а једно време и шеф пилота ЈАТ-а. У пензију је отишао 1983, а преминуо је 2012. године.²³²

Илија Слијепчевић рођен је 1933. у Босанској Костајници, где је завршио основну школу и гимназију. Спортски пилот постао је 1953. завршивши Савезну пилотску школу Ваздухопловног савеза Југославије у Руми. Био је питомац друге класе Пилотске подофицирске школе 1953–1955. у Титограду, Мостару и Пули, после чега је као пилот-водник ЈРВ службовао у Задру на авионима Москито. Демобилисао се 1960. и прешао у ЈАТ, где је летео на путничким авионима ДЦ-3, ЦВ-440, СЕ-210, ДЦ-9, Б-707 и ДЦ-10. Радио је као инструктор на ДЦ-3, а био је међу првим пилотима ЈАТ-а који су се обучавали у САД за Б-707 и ДЦ-10 у авио-компанијама Пан Америкен и Јунајтед. У пензију је отишао 1991, а преминуо 2022. године.²³³

Фред Егер рођен је 1943. у Земуну, где је завршио основну школу и школу ученика у привреди. Положио је мајсторски испит за авиомеханичара. Као шегрт је 1959. почео да ради у Моторском одељењу Техничке службе ЈАТ-а. Обуку за механичара-летача завршио је 1974. у првој групи која је у Школском центру ЈАТ-а прошла комплетну обуку за то радно место, после чега је летео на авионима СЕ-210, Б-727 и ДЦ-10. У пензији је од 2000, живи у Београду.²³⁴

Митар Марић рођен је 1936. у Доњем Маловану код Купреса. Основну школу је завршио у родном месту, а средњу ваздухопловну школу у Сомбору 1953. Службовао је у ЈРВ као авиомеханичар у гарнизонима Батајница и Велика Горица. У ЈАТ прелази 1959. на место техничког контролора, а 1974. завршава обуку за механичара-летача као део прве групе која је комплетну обуку прошла у Школском центру ЈАТ-а. Летео је на путничким авионима СЕ-210, Б-727 и ДЦ-10. После увођења санкција Савезној Републици Југославији 1992, прешао је у белгијску компанију *Skyjet*. У Југославију се вратио 1994, када је и отишао у пензију. Живи у Београду.²³⁵

Коста Бојовић рођен је 1935. године у Седобру код Пријепоља. Завршио је четири разреда гимназије у Пријепољу, а затим прву класу Пилотске подофицирске школе 1954. године. У Југословенском ратном ваздухопловству је био пилот ловачко-бомбардерске и ловачке авијације, пробни пилот ваздухопловне радионице и наставник ноћног и инструменталног летења. Као водник прве класе демобилисао се 1962. и годину дана радио као пробни пилот фабрике авиона Утва. Освојио је друго место на Осмом југословенском аеро-релију 1963. године као пилот земунског аеро-клуба. После тога је прешао у саобраћајну авијацију ЈАТ-а, где је провео остатак каријере, летећи на авионима ДЦ-3, ЦВ-340/440, ДЦ-9,

²³¹ МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД, Ф31, Р2; Колекција аутора, материјали прикупљени за потребе МВ.

²³² J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 208–209.

²³³ МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД, Ф56, Р3; Колекција аутора, материјали прикупљени за потребе МВ.

²³⁴ МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД, Ф20, Р2; Колекција аутора, материјали прикупљени за потребе МВ.

²³⁵ МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД, Ф2, Р3; Колекција аутора, материјали прикупљени за потребе МВ.

Б-707 и ДЦ-10. Обављао је дужности инструктора, шефа пилота на више типова авиона и шефа пилота компаније. Отишао је у пензију 1995, а преминуо 2020. године.²³⁶

Марко Ивковић рођен је 1934. у Невесињу, где је завршио основну школу. Уписао је Трговачку академију у Мостару, али се пребацио на Ваздухопловно-техничку школу у Рајловцу, коју је завршио 1953. године и постао подофицир-механичар. После службовања у Задру, Загребу и Земуну, демобилисао се 1962. и прешао у Адрију, где се преобучио за механичара-летача на ДЦ-6. Из Адрије 1968. прелази у Авиогенекс где је летео на Ту-134 и Б-727. Једно време је обављао дужност председника Радничког савета Авиогенекса. У пензији је од 1996, живи у Београду.²³⁷

Златко Курјаковић рођен је у Новој Градишци 1931. Школовао се у родном месту и Загребу, где је дипломирао машинство. Ваздухопловни моделар постао је 1942. године, пилот једрилице 1947, а моторни пилот 1952. године. Обављао је и послове наставника моделарства и ваздушног једрења. Учествовао је и у испитивањима спортских авиона В-55 и ЦА-51, на којима је постигао више државних рекорда у оствареној брзини и висини на летелицама тежина до 500 и 1.000 килограма. Победио је на Осмом југословенском аеро-релију 1963. као пилот Аеро-клуба *Загреб*. Године 1962. запослио се у Адрија авиопромету као инжењер за одржавање авиона, а изабран је за првог председника радничког савета. Од 1964. до 1974. летео је за Пан Адрију, вршећи у различитим тренуцима и функције заменика директора, руководиоца одељења, шефа техничке службе и шефа пилота. Од 1972. до 1976. био је предавач на Вишој зракопловној школи у Загребу. Од 1974. до 1991. био је пилот у ЈАТ-у, одакле је отишао у пензију. До 2002. био је активан као пилот, руководилац и наставник у више установа у Загребу, укључујући Кроација Ерлајнс. Живи у Загребу.²³⁸

Као што видимо, представници ове генерације приспели су у ваздушни саобраћај током 1950-их и 1960-их година и у њиховом професионалном развоју уочава се неколико разлика. Поред тога што су неки пилоти долазили из спортског ваздухопловства, а други из војске, једни су каријеру у ЈАТ-у почели у привредној авијацији, па су тек онда прешли у ваздушни саобраћај, док су други одмах по доласку у ЈАТ постајали пилоти саобраћајне авијације. Према сећањима пилота ЈАТ-а Аврама Аврамовића, летачи приспели из војске су прелазили директно у саобраћајну авијацију (сам Аврамовић је био помоћник команданта пука по техници пилотирања), а у ЈАТ их је делегирало ЈРВ. Спортски пилоти су прво упућивани у привредну авијацију како би стекли додатно летачко искуство пре преласка у саобраћај. Механичари-летачи су најчешће почињали каријеру као земаљски авио-механичари, а затим су се преобучавали за летачке дужности. Приметно је да су југословенски пилоти већ током 1970-их година почели да траже посао у иностранству. У одређеном случајевима, разлог за овакав поступак лежао је у незадовољству персоналном политиком ЈАТ-а, односно давања приоритета у напредовању по нејасним критеријумима кроз тзв. „сениорити листе“, као и у чињеници да је „старијим“ пилотима (најчешће са више од педесет навршених година) онемогућавана преобука за модерније типове авиона. Образложење је било да су сувише близу пензије, те да би убрзо затим морали да се школују нови пилоти који би их заменили, што се компанији није исплатило.²³⁹

Током 1950-их година, Југословенско ратно ваздухопловство је обучило пет класа пилота-подофицира ради задовољавања својих кадровских потреба. Међутим, временом је дошло до превођења великог броја пилота-подофицира у официрске чинове или њиховог преласка у цивилно ваздухопловство. Разлог за ово треба тражити у њиховом хијерархијском и материјалном положају. Били су оспособљени за исте задатке и изложени истим ризицима као пилоти-официри, али су били знатно слабије плаћени од њих (летачки додатак је зависио од оствареног налета, али су основне плате зависиле од чина и положаја). Имали су далеко

²³⁶ МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД, Ф1, Р1; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 208–209. Детаљна аутобиографија К. Бојовића: *Животни пут једног ваздухопловца: сећања на време, људе и догађаје*, Београд 2018.

²³⁷ Изјава Марка Ивковића дата аутору, Београд, 13. фебруар 2020.

²³⁸ МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД, Ф8, Р2. Детаљна аутобиографија З. Курјаковића: *Pan Adria JPTT – Hrvatski Ikar*, Zagreb 2020.

²³⁹ Изјава Аврама Аврамовића дата аутору, Београд, 3. фебруар 2020.

мање могућности за напредовање и трајно би остајали на ниским положајима у војној хијерархији. Жеља за побољшавањем материјалног положаја утицала је и на многе механичаре-подофицире да пређу из војног у цивилно ваздухопловство. Поред њих, и официри су прелазили у ваздушни саобраћај, такође вођени жељом за побољшањем свог материјалног положаја. Спортским ваздухопловцима је прелазак у ваздушни саобраћај доносио значајан квалитативни корак напред и прелазак са аматерског на професионално бављење ваздухопловством, а тиме и поправљање социјалног статуса.²⁴⁰

ЈАТ је појачавању квалитета обуке приступио после низа удеса на Конверима 1955. и 1956. године. Према неким истраживањима, чак трећина пилота на овом авиону је после провере обављене од стране шведског инструктора морала да буде упућена на додатну обуку. Поред постојећег линк-тренера, ЈАТ је набавио посебан тренажер, односно верну реплику инструмент-табле за Конвере. Овакви уређаји набављани су и касније за друге типове авиона. Школско одељење ЈАТ-а је око 1961. увело праксу да сваки пилот и механичар-летач има свој досије у који су уношени резултати провера. Увођење редовних провера на сваких шест месеци захтевале су међународне организације, као и југословенске власти. УЦВ је у складу са Правилником о дозволама за рад летачког особља цивилног ваздухопловства још 1955. почела да води сопствена досијеа којима су обухваћени сви југословенски летачи у ваздушном саобраћају, привредној авијацији, спортском ваздухопловству и ваздухопловним организацијама државних органа. Провере су подразумевале лекарски преглед, теоријски део (познавање авиона и поступака у хитним случајевима) и практичан део (лет у зони аеродрома, где су обављане све редовне и ванредне процедуре и лет на линији за летаче у ваздушном саобраћају). Уз то, за свако посебно овлашћење (прелазак на други тип летелице, стицање звања вође ваздухоплова или инструктора, овлашћење за инструментално летење) је морао да се полаже испит, поново са теоријским и практичним делом. Овим је систем стицања дозвола и овлашћења формализован. Ранијих пет пилотских звања у ваздушном саобраћају замењено је са четири: професионални пилот (две златне штрафте на рукавима сакоа униформе или еполетама на кошуљи), професионални пилот прве класе (три штрафте), саобраћајни пилот (четири штрафте; инструктори су касније имали ширу четврту штрафту) и капетан ваздушне пловидбе, мада нема доказа да је последње звање у пракси додељивано. Овај систем звања користи се и данас у Републици Србији.²⁴¹

Веома значајан начин подизања квалитета летачког и земаљског особља у цивилном ваздухопловству била је међународна техничка помоћ. Југославија је у програме пружања помоћи ИКАО укључена 1951. године, а поред ИКАО, техничку помоћ је засебно указивала Француска. Ови програми укључивали су упућивање стручњака различитих профила (административних радника, инжењера, контролора летења, механичара) запослених у УЦВ и ЈАТ-у на усавршавање у иностранству (Велика Британија, Швајцарска, Холандија) како би се упознали са најновијим техничким достигнућима и начином рада различитих ваздухопловних установа, а затим своја искуства преносили у Југославију. Поред тога, као последица низа удеса на модерним авионима типа Конвер ЦВ-340 током 1955. и 1956. године, ангажовани су страни инструктори у циљу провере ЈАТ-ових пилота у техници пилотирања и летењу по инструментима, док су из Совјетског Савеза пристигли инструктори за новоуведени Иљушин Ил-14. Ове мере значајно су допринеле унапређењу југословенског ваздушног саобраћаја преузимањем иностраних искустава. До 1960. године УЦВ је почела да се окреће усавршавању својих кадрова у земљи. Стекли су се и услови да Југославија почне са пружањем помоћи

²⁴⁰ В. Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo*, 188; К. Бојовић: *Животни пут једног ваздухопловца*, 91–92, 111–112; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 80–81.

²⁴¹ Видети досијеа из фонда: МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД; није познато у ком тачно тренутку је ова пракса уведена, али ниједан од досијеа који се чувају у МВ није старији од 1961. године; Георгије Нинчић, *Мој живот*, Београд 2011, 177. Летачка досијеа која су водили југословенски државни органи надлежни за цивилно ваздухопловство налазила су се до 2020. године у Музеју ваздухопловства, после чега су предата Директорату цивилног ваздухопловства Србије као „оперативна грађа“; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 25, 15. јун 1955.

страним земљама, па су те године упућени позиви ИКАО да југословенски стручњаци оду у Конго и Непал и учествују у изградњи цивилног ваздухопловства тих земаља.²⁴²

Социјални статус и начин напредовања летача у ово време нису били решени. За почетак, у већ поменутом анонимном писму с краја 1955. наведено је да постоји сукоб између администрације и летача, који су имали неадекватна примања управо кривицом администрације. Плате летача је изгласавао цео колектив, а нераспоређена средства је администрација задржавала за себе. Хранарина pilota није била адекватна, будући да је одређена по ценама из 1951. године, када је укинута снабдевање у натури, и од тада није мењана. Иностране дневнице летача биле су на нивоу дневница возача камиона, а униформе су издаване једном у две године уместо на годишњем нивоу, што је доприносило томе да летачи делују неугледно, нарочито у иностранству. Због нерешеног питања плата настала је „борба за километражу“, будући да је летачима исплаћиван посебан додатак по пређеном растојању. Уз плату су примали летачки додатак у износу од 40 пара по пређеном километру (посебном одлуком је одређена дужина сваке линије по којој је обрачунаван летачки додатак). Овај износ преузет је од Аеропута, без обзира на чињеницу да су трошкови живота били већи него пре Другог светског рата. Поред тога, у писму је указано и да су пилоти били крајње несигурни у то хоће ли уопште радити, будући да су многи отпуштани, па враћани у ЈАТ, као и да су некима од њих у више наврата одузимани пасоши. Ипак, тврдња о одузимању пасоша није сасвим тачна. Према сећањима Аврама Аврамовића, пасоши pilota су држани у дирекцији и издавани су пилотима за међународне летове, после којих су враћани дирекцији. Није било ни јасног критеријума за напредовање, тако да је просечна старост првих pilota на тада најсавременијим авионима Конвер била чак педесет година, а млађима је успоравано напредовање. Према сећањима и документацији капетана Аврамовића, поступак стицања звања вође ваздухоплова у ЈАТ-у почетком 1950-их био је релативно неформалан. Сваки млађи пилот је имао своју белажницу у којој су капетани записивали своја запажања о раду кандидата на летовима и после одређеног времена би на заједничком саветовању донели одлуку о томе да ли кандидат испуњава услове за унапређење. Овакав систем је касније напуштен захваљујући формализацији система обуке и услова за стицање звања и овлашћења.²⁴³



Слика 1: белешке о припремама Аврама Аврамовића за место капетана на ДЦ-3 1954 (лична документација Аврама Аврамовића)

²⁴² Документацију о техничкој помоћи видети у: АЈ, 599-103, АЈ, 599-169, АЈ, 599-170, АЈ, 620-57; АЈ, 599-198, извештај о раду експерта Карл-Андерс Бергтсона [...], 25. јун 1962; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 18–19; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 2, 1956, 7; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten* 1958, br. 5, 1959, 5, 7; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten* 1960, br. 7, 1961, 14–15; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten* 1961, br. 8, 1962, 20; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 78.

²⁴³ АЈ, 130-729-1185, Анонимно писмо о стању у ЈАТ-у, крај 1955; изјава Аврама Аврамовића дата аутору, Београд, 3. фебруар 2020; лична документација Аврама Аврамовића.

Према информацији достављеној председнику Титу у августу 1955, поред основне плате, различите категорије радника ЈАТ-а су имале право на различите премије и додатке: месечну хранарину за летаче (5.000 динара за пилоте и радио-телеграфисте саобраћајне авијације, 4.000 динара за пилоте привредне авијације и 2.500 динара за домаћине авиона); премију за летаче привредне авијације (3–6 динара по третираном хектару); премију за „испуњење норме летења за авиомеханичаре и техничко особље“ од једног динара по пређеном километру авиона; месечни додатак за посебне услове рада авиомеханичара од 2.000 динара; додатак за рад особља у сезонским пословницама у виду удвостручења зараде; додатак за „ненормирано радно време шофера“ од 1.500 динара месечно; летачки додатак по сату летења од 100 до 400 динара, затим премија по пређеном километру у саобраћајној авијацији (0,40–1,10 динара за пилоте, 0,40–0,80 динара за радио-телеграфисте, 0,25 динара за домаћине авиона), као и премија за пробне летове од 200 до 1.000 динара. Просечне месечне плате са урачунатим премијама и додацима у ЈАТ-у су 1954. износиле 37.700 динара за пилоте саобраћајне авијације, 25.000 динара за пилоте привредне авијације, 24.000 динара за радио-телеграфисте, 20.000 динара за авиомеханичаре и навигаторе и 16.000 динара за домаћине авиона. Неквалификовани радници у ЈАТ-у су зарађивали 6.000 динара, службеници почетници 7.000, а квалификовани и висококвалификовани радници 18.000 динара месечно у просеку. Летачи ЈРВ су у просеку зарађивали 33.000 динара месечно са урачунатим летачким додатком, додатком за одећу и обућу и додатком за наставнике летења, с тим што су зараде варирале у зависности од чина (15.400 динара за пилоте-подофицире, 21.200 за потпоручнике, 32.900 за капетане и 46.700 динара за пуковнике). Висококвалификовани радници у ЈРВ су зарађивали око 15.500 динара, а квалификовани 12.000 динара. По овоме се види да су саобраћајни пилоти имали просечне зараде приближно у рангу мајора ваздухопловства, што објашњава и тежњу подофицира-пилота да пређу у цивилно ваздухопловство. Према подацима УЦВ из децембра 1955, пилоти су третирани као други државни службеници и пензија им је у то време заиста износила мање од једне трећине основне плате, те је предложено да се пилотима призна „један од највиших пензијских основа“. Поред тога, у већ помињаним годишњим извештајима наводи се да су запослени у ЈАТ-у почели да добијају личне дохотке увећане у односу на прописане интерним тарифним правилницима. Нажалост, како није било могуће доћи ни до једног од тих правилника, а у извештајима се наводе само укупне суме издвојене за повећавање личних доходака, можемо претпоставити да се део тих увећања односио и на летаче. У каснијем периоду су значајан део прихода летача чиниле девизне дневнице за летове у иностранство, а њихови приходи су вишеструко премашивали југословенски просек.²⁴⁴

3.7. Набавке клипних авиона

Већ у завршној фази Другог светског рата, поједине државе почеле су са развојем нових типова путничких авиона. У Великој Британији је формиран Брабазонов комитет, назван по његовом председнику, лорду Џону Муру Брабазону, са задатком да разради више категорија путничких авиона који би ушли у производњу после рата и који би одговарали потребама Британске империје. Резултат је био половичан: неки од предложених авиона су се показали као концепцијски промашени (нпр. Бристол Брабазон, назван управо по председнику одбора), а неки су представљали најаве будућег развоја светског ваздухопловства (Комета, Виконт). САД и Совјетски Савез су усвојили другачији и далеко успешнији приступ: уместо да развијају потпуно нове авионе, наставили су производњу путничких и теретних верзија војних транспортних авиона или су транспортне авионе масовно прерађивали у путничке, да би тек после рата приступили развоју потпуно нових

²⁴⁴ АЈ, 837, III-а-4-с, к. 52, Информација о припадностима радника и службеника Југословенског аеротранспорта, помораца и Југословенског ратног ваздухопловства, без броја, 5. август 1955; исто, реферат *Проблематика цивилног ваздухопловства*, бр. 6730 од 13. децембра 1955.

летелица. Тако су се на тржишту нашле хиљаде примерака опробаних летелица као што су амерички Ц-47, Ц-54 и Ц-69 (у цивилној употреби Даглас ДЦ-3, Даглас ДЦ-4 и Локид Л-049), односно совјетски Лисунов Ли-2, који су наредних десетак година чинили окосницу цивилног ваздухопловства у свету.²⁴⁵

Одабиру одговарајућег путничког авиона за југословенске потребе приступило се већ у фази планирања обнове саобраћаја крајем Другог светског рата. Према реферату о обнови ваздушног саобраћаја из децембра 1944. године, најпогоднијим авионом за употребу у путничком и теретном саобраћају сматран је амерички Даглас ДЦ-3, капацитета од двадесетак путника и корисне носивости од око три тоне. Овакав избор био је сасвим логичан. Радило се о поузданој летелици задовољавајућег капацитета и летних карактеристика према тадашњим стандардима. Поред тога, овај авион је под ознаком Ц-47 представљао кичму транспортне авијације западних Савезника током Другог светског рата, тако да се могло очекивати да ће после рата ови авиони бити доступни у великим количинама и по повољним ценама. Ако њихова набавка не би била могућа, као алтернатива су предложени немачки тремоторни авиони Јункерс Ју 52, нешто мањег капацитета и носивости у односу на ДЦ-3, али доступни из очекиваног ратног плена. Предлагана је набавка двадесет примерака једног од ових типова или неког трећег, сличних карактеристика, уз одговарајуће количине резервних делова и друге опреме.

Уз путничке и теретне, разматрана је и набавка курирских авиона са три или четири путничка седишта или 200–400 килограма носивости. Сматрало се да су овакве летелице потребне за брзе испоруке алата, машина, резервних делова, медицинских средстава или превоз стручњака у привредне центре према којима није предвиђен редован ваздушни саобраћај и који немају уређене аеродроме, до нормализације друмског саобраћаја. За овакве летелице су предложени немачки Фи 156 Рода, британски Проктор или амерички Ферчајлд, наменски прављени за употребу са неприпремљених терена. Предложена је и набавка неодређеног типа амфибијских авиона, способних за слетање и на копно и на воду, највероватније ради саобраћаја између далматинских острва и обале.²⁴⁶

Сличне ставове можемо пронаћи и у другим документима. У закључним разматрањима једног недатираног и непотписаног реферата о раду Аеропута и актуелним потребама југословенског ваздушног саобраћаја до Другог светског рата је препоручено да се „за прво време“ набави десет америчких авиона „Дуглас СЗ“ [ДЦ-3, прим. И.К], капацитета 24–26 путника или 3–3,5 тона терета. Уколико то не би било могуће, препоручена је набавка двадесет немачких Јункерса Ју 52, а као главна њихова предност наведена је велика количина у савезничком ратном плену. Упадљиво је да ни у једном од ових докумената нису помињане летелице совјетског порекла. Како су ове реферате засигурно писали предратни стручњаци, може се претпоставити да до тог тренутка нису били довољно добро или уопште упознати са совјетском ваздухопловном техником које у Краљевини Југославији није ни било, док су им западне летелице биле добро познате од пре рата.²⁴⁷

У почетној фази одржавања ваздушног саобраћаја, Први ваздухопловни транспортни пук ВЈА је користио авионе типа Ју 52. Овај авион је коришћен у више улога. У међуратном периоду је коришћен у ваздушном саобраћају, у Шпанском грађанском рату је коришћен као бомбардер, а током Другог светског рата је представљао стуб немачке транспортне авијације. Идентификовано је шест летелица овог типа које су између 1945. и 1947. носиле југословенске цивилне ознаке: три Тукана (копије Ју 52 произвођене у Француској током и после Другог светског рата) наменски набављена за потребе саобраћаја и три немачка примерка из ратног плена. На Тукану је изведен и први лет путничког авиона са ознакама ДФЈ, на релацији Београд – Праг 6. новембра 1945. године. Њима су се затим придружили ДЦ-3 и Лисунов Ли-2, копија ДЦ-3 произвођена у Совјетском Савезу уз мање измене у

²⁴⁵ D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 155–156; R. G. Grant, *Flight*, 376–381.

²⁴⁶ АЈ, 41-15-29, реферат о обнови ваздушног саобраћаја од 20. децембра 1944.

²⁴⁷ АЈ, 836, III-2-с/38, *Кратак извештај о југословенској цивилној авијацији*; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 198–199.

конструкцији. Ипак, показало се да је Ли-2 лошији од ДЦ-3 из низа разлога: чешћи откази мотора и њихова мања снага; склоност ка залеђивању крила; потреба за посебним возилом за стартовање мотора; коришћење другачијег горива у односу на западне авионе и већа потрошња; краћи радни век мотора и читавог авиона; мања путна брзина; мање комфорна путничка кабина; лошија средства за везу и навигацију. Стога је преко Управе Уједињених нација за помоћ и обнову (УНРРА) покренута набавка авиона Ц-47 из савезничких војних вишкова. Ови авиони су затим упућивани у Холандију и Чехословачку где је вршена њихова преправка у цивилне ДЦ-3. Прве две летелице овог типа набављене за ваздушни саобраћај заиста је обезбедила УНРРА током 1946. године. У тренутку када је почетком 1947. покренут поступак преласка ГУВС у Министарство саобраћаја, одређено је да се из Првог транспортног пука издвоје три летелице типа Ју 52 (евиденцијски бројеви 7204, 7205 и 7206) и две летелице типа ДЦ-3 (евиденцијски бројеви 7302 и 7303). Били су то први авиони ЈАТ-а.²⁴⁸

Заоштравње односа између ФНРЈ и САД изазвано обарањем два америчка авиона над Словенијом довело је до прекида ових испорука, тако да су додатни авиони купљени комерцијално, преко трговаца летелицама из војних вишкова. Иако се радило о типу авиона конструисаном половином 1930-их година, његова економичност, поузданост и могућност коришћења на слабо опремљеним аеродромима омогућила му је да остане у употреби дуго после Другог светског рата. Последњи ДЦ-3 у ЈАТ-у је повучен из употребе 1974. године, а у неким деловима света лете и данас. Кроз ЈАТ је прошло укупно шеснаест авиона овог типа, а два примерка се чувају у београдском Музеју ваздухопловства. С друге стране, Ју 52 и Тукани су се задржали у војном ваздухопловству до 1964. године, док су у ваздушном саобраћају коришћени у два наврата. Уз употребу у Првом транспортном пуку, три Тукана је користио и ЈАТ, али су до краја 1947. ови авиони враћени ЈРВ и размењени за два ДЦ-3. Још два Тукана је ЈАТ набавио у Француској марта 1951. године, али је исте године један уништен у катастрофи код Ријеке, док је други предат Југословенском ратном ваздухопловству и данас је део збирке Музеја ваздухопловства.²⁴⁹

Експлоатација ДЦ-3 показала је да су ови авиони ипак превеликог капацитета за одређене прилике. Стога је планом инвестиција у ваздушном саобраћају за 1948. годину предвиђена набавка четири авиона капацитета 8–15 путника. Према другим документима, разматрана је набавка чак осам авиона овог типа, али са само пет до седам путничких места. Избор је пао на британски Авро Ансон. Радило се о летелици конструисаној пре Другог светског рата за превоз путника, али је коришћена и за поморско извиђање и обуку летача током рата. Поред саобраћаја, требало је да се Ансони у Југославији користе и за снимања из ваздуха након уградње одговарајуће фотографске опреме у сарадњи са Савезном геодетском управом и Војногеографским институтом, као и за обуку посада. Две летелице овог типа су стигле у Југославију током 1948. и у документима се помињу као део Треће бригаде саобраћајне авијације ЈАТ-а 1949. године. До данас је позната само једна фотографија настала на дубровачком аеродрому 1950. године на којој се види Ансон са регистрацијом YU-ADA и стилизованом муњом на трупу, али без натписа *Југословенски аеротранспорт*. Касније су ова два авиона предата Југословенском ратном ваздухопловству.²⁵⁰

У тренутку оснивања, ЈУСТА је добила практично једини доступни саобраћајни авион совјетске производње, Ли-2, и то десет путничких и два теретна. Уз изузетак једног авиона који је уништен у удесу на Румији 1947, ове летелице су враћене Совјетима током ликвидационог поступка, док је Југословенско ратно ваздухопловство своје примерке (додуше, након уградње америчких мотора Прат енд Витни) користило до 1971. године. Да је

²⁴⁸ АЈ, 620-5, Одлука о именовању комисије за примопредају авиона Првог ваздухопловног транспортног пука Главној управи ваздушног саобраћаја, пов. бр. 560-IX/RR, 1. март 1947; Ђорђе Чистоградов, „Преправка војних авиона С-47 у цивилну верзију DC-3“, *Авијатика*, бр. 8, јул 1996, 31–32; I. Kukobat, „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji“, 179–182.

²⁴⁹ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 20–21.

²⁵⁰ АЈ, 41-473-699, Организациона шема ЈАТ-а бр. 1, стр. пов. бр. 23 од 14. априла 1949; АЈ, 620-10, допис ГУЦВС Министарству спољне трговине ФНРЈ пов. бр. 426, 9. март 1948 са прилозима; M. Raguž, *Zračna luka Dubrovnik*, 28.

наставила да постоји, ЈУСТА би у неком тренутку вероватно увела у употребу савременије путничке авионе совјетске производње. Познато је да су у време њене ликвидације изношене замерке Совјетима што су одбијали да јој испоруче авионе типа Иљушин Ил-12, који су конструисани као замена за Ли-2. Међутим, питање је да ли су ове примедбе имале смисла пошто су чехословачки ЧСА и пољски ЛОТ своје авионе типа Ил-12 почели да добијају тек током 1949. године, када је ЈУСТА престала са радом. Према документима из времена оснивања, ЈУСТА је требало да има и пет совјетских једномоторних авиона По-2, погодних за употребу у пољопривреди и курирски саобраћај. Чињеница да се ови авиони не помињу у протоколима о повратку имовине у Совјетски Савез из времена ликвидације ЈУСТЕ говори да никада нису ни стигли у Југославију.²⁵¹

Крајем 1940-их година изнет је један предлог о домаћој производњи путничких авиона. У архивским документима из 1948. помиње се пројекат авиона ознаке ХР-1. Према допису Команде ЈРВ упућеном ГУЦВС крајем 1948, радило се о двомоторном авиону чисто металне конструкције са стајним трапом распореда трицикл, а очекивало се да у даљем развоју клипни мотори буду замењени елисно-млазним. Команда ваздухопловства је изразила интересовање за производњу транспортне варијанте овог авиона, а од ГУЦВС је тражена информација колико би ових авиона било потребно домаћем ваздушном саобраћају због умањења трошкова производње и поједностављења одржавања кроз увођење заједничког типа летелице. Премда је Ваздухопловно-технички институт дао мишљење да треба реализовати овај пројекат, а очекивало се да серијска производња почне 1951. године, ХР-1 никада није полетео. Може се претпоставити да су постојала два разлога за то што овај авион није ушао у производњу. Први је чињеница да Југославији једноставно није требало толико авиона ове категорије ни за војне, ни за цивилне потребе, да би развој и серијска производња били исплативи. Други разлог јесте питање да ли су југословенске фабрике уопште биле у стању да произведу један овакав авион у време када су највише израђивале школске авионе и једрилице претежно од дрвета. Чак ни Икарус С-49, борбени авион чији је прототип полетео 1949. године, није био чисто металне, већ мешовите конструкције, тако да се може са приличном сигурношћу тврдити да југословенска авиоиндустрија не би ни могла да произведе чисто метални путнички авион. У збирци техничке документације Музеја ваздухопловства постоје и скице лаког путничког авиона под ознаком 245, изведене из пројекта лаког бомбардера Икарус 215, али је и ова летелица остала само на нивоу замисли. Нема доказа да је икада више разматрана идеја о производњи путничких авиона у Југославији.²⁵²

Период непосредно после Другог светског рата донео је велике промене у цивилном ваздухопловству. Као што је већ било речи, велике количине транспортних авиона повучених из војне употребе омогућиле су драстично повећање обима саобраћаја. Поред тога, започела је примена нових технологија коришћених у војне сврхе током рата, као што је употреба радара у раду службе контроле летења или масовна производња путничких авиона са кабином под притиском и знатно јачим моторима него раније. Ове иновације омогућиле су путничким авионима да лете на већим висинама и да преваљују већа растојања него икада пре, што је омогућило редовног дуголинијског саобраћаја преко великих водених површина авионима предвиђеним за слетање на копно. До Другог светског рата, у ове сврхе коришћени су хидроавиони, најчешће конструкције летећег чамца (енг. flying boat), а из употребе су повучени због појаве четворомоторних путничких авиона као што су Даглас ДЦ-4, Боинг Стратокрузер (Stratocruiser) и Локид Констелејшн (Constellation). Ови авиони су представљали цивилне верзије бомбардера и транспортних авиона произвођених током рата. Док су Даглас и Локид конструисали унапређене авионе ДЦ-6 и ДЦ-7, односно Супер Констелејшн и Старлајнер, Боинг је напустио даљи развој клипних дугопругаша због комерцијалног неуспеха Стратокрузера и посветио се производњи тешких бомбардера са

²⁵¹ И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 90; Д. Соболев, *Хроника 1941–1960*, 51.

²⁵² АЈ, 620-16, допис Војне поште 8115–18 (Команде ЈРВ) ГУЦВС стр. пов. 555 од 18. децембра 1948; МВ, Збирка техничке документације, скица авиона 245; И. Кукобат, *Совјетски утицаји*, 197.

млазним погоном. Поменути авиони су користили аеродроме са бетонским пистама, масовно грађене за потребе војне авијације током Другог светског рата. Стога су 1950-е остале упамћене као златно доба клипних путничких авиона, али и период у ком су САД трајно учврстиле свој положај као доминантни произвођач путничких авиона у свету.

Иако је свет у том тренутку био преплављен летелицама из војних вишкова као што је ДЦ-3, веома брзо је било јасно да ће и он, иако веома поуздан, морати да се замени већим, бржим и удобнијим авионима краћег и средњег долета. Поред тога, појавили су се и елисно-млазни мотори. Иако су турбински попут млазних, код њих је главни извор вучне силе елиса. Због тога су знатно економичнији од клипних и омогућавају летење на већим висинама и при већим брзинама. Ипак, у тренутку када су се појавили, ови мотори су сматрани привременим решењем док се не усаврше млазни, мада се временом показало да овакво мишљење није тачно. Сва поменута унапређења су довела до тога да се након 1945. године појаве авиони као што су амерички Конвер ЦВ-340/440 и британски Викерс Виконт.²⁵³

Производња путничких авиона у Совјетском Савезу је у овом периоду доживела технолошку стагнацију. Настављена је израда авиона типа Ли-2, као и употреба америчких Ц-47 добијених током Другог светског рата у оквиру споразума о најму и зајму (Lend-Lease Act). Авион пројектован као замена за Ли-2, Иљушин Ил-12, није се показао као адекватан у саобраћају због недовољног капацитета, значајној опасности од пожара на мотору и немогућности одржавања висине у случају отказа једног мотора. Ови недостаци исправљени су на његовом наследнику, Ил-14. Међутим, совјетска авиоиндустрија, због рада за војне потребе, није производила дуголинијске путничке авионе, те су Ил-12 и Ил-14 коришћени и на линијама као што је Москва –Хабаровск – Владивосток. Ово путовање трајало је укупно 54 сата, од чега 24 у ваздуху, са десет међуслетања.²⁵⁴

Мада су клипни авиони у овом тренутку суверено владали небом, постало је јасно да је достигнут врхунац њиховог развоја. Најјачи серијски произвођени клипни мотори развијали су око 4.000–5.000 коњских снага и губили су ефикасност са висином упркос увођењу различитих компресора, а постигнуте су и такве брзине да би при већим елисе почеле да губе ефикасност и почеле да стварају отпор. Други знак да њиховој ери долази крај била је појава млазног мотора. Иако је принцип рада млазног мотора био познат деценијама уназад, први прототипови су конструисани у Немачкој крајем 1930-их, да би се први борбени млазни авиони у оперативној употреби појавили у Великој Британији и Немачкој 1944. године, а за њима и у САД и Совјетском Савезу. Први путнички млазни авион, британска Комета полетео је 1949. године. Међутим, неколико удеса изазваних грешкама у конструкцији и процесу производње који су допринело је томе да ова летелица не постане нарочито популарна међу авиокомпанијама. Поред тога, сама конструкција, са моторима у корену крила, веома брзо је превазиђена појавом летелица са моторима постављеним на репу или испод крила. Без обзира на све недостатке, Комета је представљала најаву једне потпуно нове епохе у развоју ваздушног саобраћаја.²⁵⁵

Овакав развој ваздухопловне технике није могао да остане непримећен у Југославији. До почетка 1950-их година, и овде је схваћено да ДЦ-3 више не одговара потребама савременог међународног ваздушног саобраћаја, али да је још увек адекватан за унутрашње линије, будући да велика већина југословенских аеродрома у том тренутку није имала бетонске писте. Године 1952. Привредни савет Владе ФНРЈ је ЈАТ-у одобрио набавку три путничка авиона типа Конвер ЦВ-340, који су уведени у саобраћај 1954. године, што је омогућило значајно проширење мреже линија. Иако не располажемо документима на основу којих би се јасно рекло зашто је у овом тренутку избор пао баш на овај модел авиона, може се претпоставити да је један од разлога била његова велика популарност у Европи, што би ЈАТ-у олакшало одржавање и обуку посада. Укупна цена ова три авиона са одговарајућим

²⁵³ D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 155–156; R. G. Grant, *Flight*, 376–381.

²⁵⁴ Више у: Д. Соболев, *Хроника 1941–1960*.

²⁵⁵ Више у: Graham M. Simmons, *Comet! The World's First Jet Airliner*, Barnsley 2018.

резервним деловима износила је 2.519.200 долара. Интересантно је поменути да је део трошкова куповине ових авиона измирен извозом робе у САД, и то парадајз-пиреа, говеђег и свињског меса, хромне руде, ферохрома, вина, уљане сачме, резанаца од шећерне репе, алкохола из меласе, риблих конзерви, црева, сока од малине и купине, дрвета и производа дрвне индустрије у укупној вредности од 1.200.000 америчких долара.²⁵⁶

Убрзо је постало јасно да свега три модерна авиона неће бити довољна. Уз то, већ током 1955. један авион овог типа уништен је у катастрофи, а други привремено избачен из саобраћаја услед лакшег удеса, тако да је требало што пре попунити флоту. Крајем 1955. године, ЈАТ је разматрао набавку три категорије летелица: за кратке линије (за растојања до 400 миља и капацитета од 20 до 30 путника), средње линије (за растојања до 1.000 миља и капацитета од 40 до 50 путника) и дуге линије (за растојања преко 2.000 миља и капацитета од 50 до 90 путника). По питању краћих линија, закључено је да тринаест авиона типа ДЦ-3 којима је ЈАТ располагао задовољава квантитативне и квалитативне потребе компаније на кратким линијама, те да није потребно тражити друге авионе. По питању авиона за средње линије, од више доступних летелица најозбиљније су разматрани Конвер ЦВ-440 и Виконт Виконт, али је превагу однео први из више разлога. Прво, радило се о унапређеном ЦВ-340 (разлика готово да није ни било, а ЦВ-340 више није произвођен) који је ЈАТ управо увео у употребу, тако да не би било потребе за новом обуком летачког, кабинског и техничког особља. Друго, Виконт је имао четири елисно-млазна мотора, а Конвер два клипна, тако да би одржавање Виконта било знатно сложеније и захтевало би веће количине резервних делова. Треће, Виконт је у односу на Конвере имао вишу цену по примерку и рок за испоруку новог авиона је био дужи. Већи долет и брзина Виконта у односу на Конвер нису представљали значајнију предност на предвиђеној мрежи линија.

Табела 20: поређење карактеристика неких средњелинијских авиона 1955. године²⁵⁷

Тип авиона	Број путника	Укупна носивост (кг)	Долет (км)	Брзина крстарења (км/ч)	Макс. тежина (кг)	Дужина полетања (м)	Цена по примерку и рок испоруке	Оперативни трошкови по сату налета
ЦВ-340	44-56	5.900	2.030	457	21.320	1.430	700.000\$, 12 месеци	28,04\$
ЦВ-440	44-52	---	2.090	466	22.270	1.500	---	---
Виконт 800	47	6.440	3.490	512	28.120	1.490	1.000.000\$, 24 месеца	---

ЈАТ је из наведених разлога донео једину логичну одлуку, а то је да набави додатне примерке летелице која је већ била у употреби уместо потпуно новог типа авиона. Поред првобитне три, током 1957. су набављене још две нове, а у наредној деценији још седам половних летелица овог типа, мада је 1959. предлагана куповина пет нових авиона од Конвера. Паралелно са повлачењем ДЦ-3 из употребе и модернизацијом југословенске аеродромске мреже, Конвери су пребацивани на домаће и мање прометне међународне линије, а последњи примерак је повучен из саобраћаја 1974. године. Посаде су овај авион сматрале изванредним, посебно ако се има у виду да се на овај тип прелазило са ДЦ-3, наспрам ког је био бржи, комфорнији и технолошки напреднији.²⁵⁸

²⁵⁶ АЈ, 40-123-284, Одобрење за закључивање уговора, бр. 278, 1952. (препис, без тачног датума); АЈ, Савезна управа за инвестициону изградњу (187), 187-4-22, преписка између Савезне управе за инвестициону изградњу, Народне банке ФНРЈ и ЈАТ-а, 1954.

²⁵⁷ АЈ, 130-729-1185, Техничка анализа куповине авиона за потребе предузећа Југословенски аеротранспорт, 8. децембар 1955.

²⁵⁸ АЈ, 130-729-1185, Техничка анализа куповине авиона за потребе предузећа Југословенски аеротранспорт, 8. децембар 1955; АЈ, 599-195, Инвестициони програм за набавку авиона ЦВ-440, јул 1959; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 78-79.

Набавка два нова Конвера није текла једноставно и представља добар пример како се у набавку летелица може укључити спољна политика. Већ је набавка прва три Конвера изазвала интересовање америчке дипломатије која је такву инвестицију сматрала неисплативом. У тренутку када се јавила могућност да ови авиони не буду исплаћени, амерички министар иностраних послова Џон Фостер Далс предложио је да се Југославији додели зајам у ту сврху како се ЈАТ не би окренуо британском Виконту. Како су средства ипак обезбеђена, зајам није био потребан. После тога, када је ЈАТ на самом крају 1955. одлучио да наручи додатан примерак после губитка једног авиона (ова поруџбина је касније проширена на два), испоставило се да се рокови за испоруку нових авиона протежу на прву половину 1957. Одбијено је неколико понуда набавке коришћених авиона и тражена је могућност да неки од наручилаца, уз новчану накнаду, пристане на померање рока за испоруку својих примерака како би ЈАТ што пре добио нову летелицу. Истраживања америчког историчара Фила Тимајера показују да је америчко Министарство иностраних послова предлагало њиховом Министарству одбране да уступи свој примерак на производној линији ЈАТ-у као знак великодушности САД према Југославији који би имао додатну пропагандну вредност ако би тим авионом била отворена ЈАТ-ова линија Београд – Москва, што су Американци очекивали као наредни ЈАТ-ов потез. Ипак, ЈАТ је одлучио да сачека на испоруку нових авиона до 1957. године.²⁵⁹

С друге стране, ЈАТ је почео да разматра увођење дуголинијског саобраћаја. Још 1949. године је једна америчка авиокомпанија понудила ЈАТ-у своје авионе типа ДЦ-3, као и четворомоторне ДЦ-4. Иако је ЈАТ био заинтересован за њих, ова понуда је одбијена због недостатка новца. Набавка дуголинијских летелица је озбиљније разматрана од 1955. године. Један од мотива за куповину четворомоторних авиона било је веровање да ће ЈАТ, захваљујући њиховој набавци, почети да послује рентабилно и ослободити се дотације. Нису ни разматрани они авиони који су већ изашли из производње, као ни они који су још увек били у фази испитивања. Из анализе различитих доступних типова летелица види се да су у суштини сви у том тренутку сматрани привременим решењем до очекиване појаве елисно-млазних и млазних авиона. У конкуренцији су остали ДЦ-6Б, ДЦ-7Ц и Л-1049Г Супер Констелејшн.²⁶⁰

Табела 21: поређење карактеристика дуголинијских авиона доступних 1955. године²⁶¹

Тип авиона	Број путника	Укупна носивост (кг)	Долет (км)	Брзина крстарења (км/ч)	Макс. тежина (кг)	Дужина полетања (м)	Цена по примерку и рок испоруке	Оперативни трошкови по сату налета
ДЦ-6Б	52–88	8.960	8.015	592	48.535	1.830	1.200.000\$, 18 месеци	38\$
ДЦ-7Ц	56–76	9.685	(9.670) 6.440	652	63.050	2.120	1.900.000\$	41,30\$
Л-1047Г	47–94	---	8.980	620	62.370	1.750	1.900.000\$, 12 месеци	58,33\$

Иако старији од друга два типа авиона, најпогоднијим за ЈАТ сматран је ДЦ-6Б. Прво, користио је исте моторе као и Конвери, што би поједноставило одржавање. Друго, цена авиона по примерку, оперативни и трошкови одржавања били су знатно нижи него код других понуђених летелица. Изнето је и мишљење да овом послу треба приступити крајње

²⁵⁹ AJ, 130-962-1463, допис ЈАТ-а Одбору за привреду СИВ-а, бр. 13570, 26. децембар 1955; Phil Tiemeier. “Launching a Nonaligned Airline: JAT Yugoslav Airways between East, West, and South, 1947–1962“, *Diplomatic History*, vol. 41, no. 1 (january 2017), 78–103. DOI:10.1093/dh/dhv061, 16–19, приступљено 31. јануара 2022; I. Kukobat, “Development of Air Transport...“, 446–447.

²⁶⁰ AJ, 130-729-1185, Техничка анализа куповине авиона за потребе предузећа Југословенски аеротранспорт, 8. децембар 1955; AJ, 599-162, Елаборат *Перспективни развој цивилног ваздушног саобраћаја*, јануар 1957; AJ, 620-64, допис ЈАТ-а Амбасади ФНРЈ у Паризу, бр. 3, 2. јануар 1950.

²⁶¹ AJ, 130-729-1185, Техничка анализа куповине авиона за потребе предузећа Југословенски аеротранспорт, 8. децембар 1955.

опрезно због очекивања да ће 1958, када је очекиван њихов долазак у ЈАТ, тржиште бити преплављено таквим авионима јер ће све велике компаније хтети да их замене савременијим летелицама. Препоручена је набавка три или четири авиона овог типа. Ипак, купљена су само два, од којих је један био салонски (регистрације YU-AFA, војног евиденцијског броја 7451), а други путнички (YU-AFB, 7452), мада су оба једно време носила ознаке ЈАТ-а и навођена као власништво компаније. Путнички ДЦ-6Б је коришћен на свега две редовне линије, Београд – Загреб – Минхен – Париз и Београд – Атина – Каиро паралелно са Конверима, одакле је потиснут набавком млазних авиона типа Каравела 1963. године и дефинитивно предат ЈРВ. Треба поменути да је и куповина ДЦ-6 била интересантна америчкој амбасади у Београду. Свесна да нема говора о отварању линије ЈАТ-а за САД, амбасада је дошла до тачног закључка да су авиони купљени примарно за државне потребе, наводећи да „Југословени придају велик значај престижу од тих посета [мисли се на посете Јосипа Броза Тита афричким и азијским земљама, И. К], на први поглед несразмерно њиховом стварном значају“: Ова набавка је окарактерисана као „жалостан пример југословенске финансијске недисциплине, која је показивала спремност државе да потроши значајан део својих скромних девизних средстава на авион без скоро икаквог комерцијалног оправдања“. Ипак, америчке дипломате су касније признале да су погрешиле у својој процени, будући да је чак и само један ДЦ-6 био комерцијално успешан у ЈАТ-у.²⁶²

У овом периоду се десило и одступање од уобичајене политике набавке авиона за ЈАТ. Наиме, године 1956. је из Совјетског Савеза купљено шест авиона типа Иљушин Ил-14М, који су наредне године уведени у саобраћај. Физички, Ил-14 је био веома сличан Конверима и представљао је основни тип авиона за кратке линије у више социјалистичких земаља. Поред Совјетског Савеза, произвођен је по лиценци и у Чехословачкој и Источној Немачкој. Набавка овог авиона извршена је у оквиру шире привредне сарадње са Совјетским Савезом у време отопљавања односа између две земље, али је спорна са више тачака. Нажалост, не располажемо потпуним инвестиционим програмом за куповину ових авиона, али је сачуван извештај комисије која је извршила његову ревизију и допуне у августу 1957, односно по доласку свих наручених авиона (два у јануару и четири у мају те године). Наиме, Ил-14 је требало да замени ДЦ-3 у домаћем саобраћају и на мање фреквентним међународним линијама. Међутим, документа показују да су релевантни фактори у југословенском ваздухопловству били свесни чињенице да Ил-14 по многим техничким параметрима заостаје за западним летелицама сличне категорије.

Табела 22: поређење карактеристика појединих авиона за кратке линије 1956. године²⁶³

Тип авиона	Број седишта	Највећа дозвољена тежина авиона (кг)	Корисна носивост (кг)	На висини од 3000 метара	
				брзина крстарења (км/час)	Потрошња горива (литара/час)
ДЦ-3	21–28	11.880	3.000	185	246
Ил-14	24	17.250	2.280	347	460
Ф-27	32–44	15.500	4.300	428	-
Хералд	44	15.422	4.850	312	315
Виконт	40–48	27.200	10.200	525	1330
ЦВ-340	44–52	21.300	6.100	425	500

Поред тога, наведене су следеће особине овог авиона: у стању је да полети са полетно-слетне стазе дужине 695 метара са оба мотора, односно 1400 метара са једним мотором; има добар аутопилот, као и уређаје за одлеђивање и гашење пожара; нема кабину

²⁶² АЈ, 130-729-1185, Техничка анализа куповине авиона за потребе предузећа Југословенски аеротранспорт, 8. децембар 1955; исто, реферат *Проблематика цивилног ваздухопловства*, без броја, 13. децембар 1955; Ph. Tiemeier, “Launching a Nonaligned Airline: JAT Yugoslav Airways between East, West, and South, 1947–1962“, 20–21; I. Kukobat, “Development of Air Transport...“, 447; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 80–82.

²⁶³ АЈ, 599-273; Допуне уз инвестициони програм за набавку авиона Ил-14М са припадајућом опремом и резервним деловима, без броја, јул 1957.

под притиском, што га чини неудобним и неконкурентним у међународном саобраћају; има проблема са центражом; нема довољну хоризонталну стабилност при малим брзинама; има исти коефицијент сигурности као ДЦ-3, а мањи него Конвер. Иако је Ил-14 имао више радио-навигационих уређаја и квалитетнији аутопилот него ДЦ-3, било је потребно уградити нове радио-апарате са више расположивих фреквенција, навигационе уређаје за рад на ултракратким таласима (совјетски су били предвиђени за средње и дуге таласе) и квалитетније микрофоне. Поред тога, југословенски прописи захтевали су дуплирање радио-уређаја на авиону, а Ил-14 је имао само један такав апарат, тако да је требало уградити и други. Тражено је да се набаве и аеродромске степенице за овај тип авиона (ДЦ-3 и Конвер су имали уграђене степенице, Ил-14 није). Пробни летови обављени 3. и 4. јуна 1957. показали су да Ил-14 може да се користи само на аеродромима у Београду, Загребу, Љубљани, Скопљу и Тивту у летњем периоду. Полетно-слетне стазе на осталим аеродромима биле су прекратке да би постојали услови за безбедно полетање са само једним мотором. За зиму је и на овим аеродромима требало извршити адаптације на пистама.

Поред техничких, Ил-14 је и по економским показатељима био лошији од западних конкурената. Мишљење свих релевантних фактора било је да за међународне линије треба набавити додатне Конвере, за оптерећене домаће и кратке међународне линије треба купити холандске авионе типа Фокер Ф-27, а да на најмање оптерећеним унутрашњим и међународним линијама треба и даље користити ДЦ-3.

Табела 23: оперативни трошкови појединих авиона за кратке линије на релацијама од 300 и 1.000 километара 1956. године²⁶⁴

Дужина линије	Тип авиона			
	Ф-27	ДЦ-3	Ил-14	ЦВ-340/440
300 км	9,60 дин/пкм	9,80 дин/пкм	17,10 дин/пкм	-
1000 км	7,30 дин/пкм	11,10 дин/пкм	13,3 дин/пкм	7,74 дин/пкм

Ипак, ова набавка је правдана на више начина. Мали број авиона у флоти ЈАТ-а (тринаест ДЦ-3 и један Конвер по стању од 31. децембра 1956) значао је да би било каква куповина авиона представљала значајно проширење капацитета. Чињеница да су авиони обухваћени совјетским инвестиционим кредитом значила је да није требало издвајати додатна девизна средства за њихову куповину. Рачунало се да би били претежно коришћени на домаћим и међународним линијама према источнблоковским земљама. Поред тога, ДЦ-3 је већ изашао из производње и требало му је наћи замену. Уз авионе је предвиђена набавка дванаест резервних мотора (првобитно је било предвиђено петнаест), документације и алата за обављање већих ремонта у Југославији због кратког ресурса ових авиона. Године 1960. је извршено повећавање капацитета Ил-14 са 24 на 26 седишта (разматрана је и могућност додатног повећања), а на основу искуства из одржавања и документације добијене из Совјетског Савеза ресурс летелице између два ремонта продужен је за 50%. Ипак, ови авиони су већ 1962. повучени из редовног саобраћаја, а 1963. бесплатно предати Југословенском ратном ваздухопловству.

Иако је Ил-14 конструктивно био квалитетан авион, из више разлога је био непогодан за ЈАТ. Прво, био је мање економичан од својих западних еквивалената. Није имао ни кабину под притиском, што је ограничавало висину лета на приближно три хиљаде метара. У том смислу, Ил-14 је био ближи ДЦ-3 него Конверу, тако да куповина ових авиона није донела битније унапређење квалитета флоте. Поред тога, није јасно ни зашто су набављени продужени авиони варијанте Ил-14М у које су у Совјетском Савезу монтирана по 32 седишта, а за потребе ЈАТ-а свега 24 (краћа верзија, Ил-14П, примала је од 18 до 24 путника). Друго, ЈАТ је био претежно оријентисан на одржавање линија између Југославије, Западне Европе и обале Медитерана, где најчешће не би било могућности за хитне поправке или замену делова

²⁶⁴ АЈ, 599-273; Допуне уз инвестициони програм за набавку авиона Ил-14М са припадајућом опремом и резервним деловима, без броја, јул 1957.

на летелицама совјетског порекла. Посебан проблем представљала је потреба за конверзијом мерних јединица. Док је у ваздухопловствима Совјетског Савеза и Источне Европе коришћен метрички систем (висина у метрима, брзина у километрима на сат, растојања у километрима), у остатку света је коришћен (и још увек се користи) империјални систем (висина у стопама, брзина у чворовима, растојања у наутичким миљама), што је компликовало рад посада и контроле летења. Из овог разлога је чак предлагано да се совјетски висиномери и вариометри замене западним. Треће, авиони овог типа су коришћени на свега пет аеродрома у Југославији у редовном саобраћају (Београд, Загреб, Тиват и Скопље), као и на малом броју међународних линија (Тирана, Атина, Источни Берлин, Рим, Праг, Беч и Франкфурт). Четврто, још увек је било свеже сећање на затегнуте политичке односе између Југославије и Совјетског Савеза у претходном периоду и тешкоће које је Југословенско ратно ваздухопловство имало са набавком резервних делова из Совјетског Савеза до 1948. године. Повлачење шест Иљушина из употребе ни на који начин није утицало на нормалан рад ЈАТ-а. Као што се види, ЈАТ је у набавци флоте већ од прве фазе пратио светске токове, чак и када се на први поглед чинило да то превазилази његове могућности. Истовремено је до изражаја дошла изразита тенденција ка набавкама летелица западног порекла, која је опстала и касније.²⁶⁵

Табела 24: стање флоте југословенских авиопревозилаца на крају године у периоду 1954–1961.²⁶⁶

Година	Примерци по типу авиона			
	ДЦ-3/Ц-47	ЦВ-340/440	Ил-14М	ДЦ-6Б
1954	13	1	-	-
1955	13	2	-	-
1956	13	1	-	-
1957	13	3	6	-
1958	13	3	6	2
1959	13	3	6	1
1960	13	3	6	1
1961	13	6	6	4

3.8. Безбедност – удеси и отмице

За време учешћа Првог ваздухопловног транспортног пука у ваздушном саобраћају током 1946. године нису забележене значајније ванредне ситуације. Прва катастрофа једног југословенског путничког авиона после Другог светског рата догодила се 27. новембра 1947. године, када је Лисунов Ли-2 регистрације YU-BAD предузећа ЈУСТА на лету Београд – Титоград по лошем времену ударио у планину Румију. Не располажемо потпуним извештајем комисије за извиђање удеса како бисмо могли да потпуно реконструиремо овај удес. Чак није било могуће тачно утврдити ни број страдалих, који је према штампи варирао од 23 до 28 (пет чланова посаде и између 18 и 23 путника). Авион је у осам ујутро полетео из Београда, о чему је обавештен аеродром у Титограду. Тек у 9.12 радио-гониометарска станица у Титограду успева да ухвати слаб, али неразумљив сигнал авиона. Позивању авиона придружила се и станица у Тирани, која је такође ухватила слаб сигнал у 9.32. Авион је затим тражио податке о стању у Тирани, вероватно са намером да продужи лет због невремена у Титограду. Последњи сигнал авиона ухваћен је у Титограду у 9.41. Судаћи по доступним подацима, посада се одлучила за „пробијање облака“, односно понирање до избијања испод доње базе облака (доње границе слоја облачности), рачунајући да ће

²⁶⁵ АЈ, 599-273, Допуне уз инвестициони програм за набавку авиона Ил-14М са припадајућом опремом и резервним деловима, без броја, јул 1957; АЈ, 837, I-5-b/99-4, забелешка о разговору државног подсекретара за иностране послове друга Добривоја Видића са совјетским амбасадором Фирјубином дана 1. септембра 1956, пов. бр. 414193; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 75–76, 79.

²⁶⁶ Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишњег билтена Управе цивилног ваздухопловства*. Током 1955. летела су укупно три *Конвера*, али су само два дочекала крај године.

угледати земљу. Услед губитка оријентације, понирање је започето прерано, под претпоставком да је авион већ прелетео Румију. Како је напоменуто у извештају о раду гониометарске станице у Тирани, квалитет сигнала радио-уређаја на земљи веома је варирао у зависности од временских прилика, тако да је по лошем времену могло да се деси слабљење сигнала већ на растојању од тридесет километара, док је по добром времену сигнал могао да се чује и на растојањима од 150 километара. Према изводу из извештаја припремљеном за Метеоролошко одељење Команде Југословенског ратног ваздухопловства (КЈРВ) и Савезну метеоролошку службу при Влади ФНРЈ може рећи да је удесу значајно допринео неадекватан рад метеоролошке службе. Наведено је да на титоградском аеродрому метеоролози нису располагали задовољавајућом опремом, да су били неискусни, преоптерећени вођењем књига и да уопште нису израђивали синоптичке карте, као и да су податке често давали произвољно. Констатовано је и да временске прилике над Јадраном нису праћене систематично, као и да је координација између метеоролога и контроле летења била слаба. Међутим, у каснијем допису ГУЦВС управи ЈУСТЕ наведено је да се из преписа комуникације између авиона и посаде види да посада није знала да радио-фар у Титограду није радио претходних месец дана, као и да није знала позивни знак за гониометар у Тирани, што је указивало на слабу припрему лета. Посада није обавештавала контролу летења о томе има ли сметњи на везама или залеђивања на летелици као и на то да се одлучила за пробијање облака над морем, из чега се видело „... да се летачко особље не држи прописаних или устаљених поступака“. Поред тога, указано је да је међу летачима ЈУСТЕ и ЈАТ-а постојала тенденција ка летењу у метеоролошким условима за које нису имали потребна овлашћења, која се већ претворила у навику. Ово је окарактерисано као знак недовољне контроле пилота од стране шефова пилота. Интересантно је да у штампи из овог периода нема никаквог помена катастрофе на Румији. Укратко је поменута тек у новинском чланку везаном за удес ЈАТ-овог авиона код Беча 1955. у оквиру набрајања свих удеса у југословенском ваздушном саобраћају пре тог.²⁶⁷

Своју прву катастрофу ЈАТ је имао 21. септембра 1950. године, када је ДЦ-3 регистрације YU-ABC ударио у Загребачку гору између врхова Сљење и Пунтијарка. Страдали су капетан Боривоје Марковић, копилот Стеван Тот, механичар-летач Милорад Јовановић и седам путника. Преживео је само радио-телеграфиста Никола Јовановић. Како се удес десио у близини војног лечилишта, припадници Југословенске армије су веома брзо дошли до места удеса, помогли преживелом Јовановићу и приступили гашењу пожара. До удеса је дошло под сличним околностима као на Румији три године раније. Због магле, посада је одлучила да пробијањем облака дође до доње базе облачности, али је, према закључку комисије, пилот „летео напамет“, не базирајући се на упутства добијана радио-телеграфом од контроле летења. Стога је закључак комисије био да је узрок удеса непоштовање прописа и недостатак опреза са стране посаде. Нико није позван на одговорност будући да су оба пилота погинула. Преживели члан посаде, Никола Јовановић, је летео и касније, завршивши каријеру као механичар-летач на Боингу 707.²⁶⁸

У наредној, 1951. години, ЈАТ је изгубио чак три авиона, од чега два у катастрофама. Први удес десио се 8. јуна 1951. авиону типа ДЦ-3 и регистрације YU-ABE. Посаду су чинили капетан Бранивој Мајцен, копилот Марко Никољачић, механичар-летач Василије Воркапић, радио-телеграфиста Томо Делаш и стјуардеса Аница Остојић. Пред слетање авиона на линији Франкфурт – Минхен – Загреб – Београд у Минхен примећен је дим у предњем пртљажнику и провером је утврђено да долази из једног мањег пакета. Приликом

²⁶⁷ АЈ, 620-7, Извештај поводом авиона YU-BAD и извод из дневника рада гониометра, пов. бр. 29, 1. децембар 1947. и Извод из извештаја о удесу путничког авиона YU-BAD на дан 27.11.1947. г. по питању метеоролошке службе, пов. бр. 997 од 23.12.1947; АЈ, 620-10, допис ГУЦВС Дирекцији ЈУСТЕ, пов. бр. 34, 12. јануар 1948; Ј. Драсиновер, „Четири године сигурног лета“, *Борба*, 16. октобар 1955, 3; Ч. Крунић, „ЈУСТА“, 135–136; М. Gulić, М. Ninković, „Slučaj JUSTE“, 152.

²⁶⁸ АЈ, 620-43, Комисијски извештај о извиђању удеса авиона YU-ABC који се догодио 21.09.1950, без броја; *Специјални билтен: удеси у цивилном ваздухопловству од 1949. до 1958*, бр. 3, 1959, 5.

Воркапићевог покушаја да извуче пакет из пртљага, пламен је нагло букнуо. Док је копилот Никољачић започео принудно слетање, Мајцен, Воркапић и Делаш су покушавали да се изборе са пожаром у пртљажнику. Сви чланови посаде су задобили озбиљне опекотине. По слетању на једну ливаду посада је успела да евакуише свих четрнаест путника и пртљак из задњег пртљажника пре него што је авион потпуно изгорео.

Према манифесту путника и терета, једина течност у предњем пртљажнику био је стрептомицин у боцама од једног литра. Поред њих, пронађене су и друге стаклене боце за хемикалије чији садржај није било могуће установити, мада је приликом анализе флека на Мајценовој одећи утврђено да су настале од неког нитратног једињења. Испитивањем особља на франкфуртском аеродрому није откривено ништа необично, мада се испоставило да је на царини вршена контрола приближно сваког трећег комада пртљага, тако да је постојала могућност да је поменуте боце у пртљагу унео неко од путника. Закључак америчке комисије за испитивање удеса (десио се у америчкој окупационој зони Западне Немачке) био је да се тачан узрок пожара не може установити, да је његов интензитет захтевао принудно слетање, да је рад посаде био за сваку похвалу, да је авиокомпанија радила у складу са прописима, да није постојао механички квар који би изазвао удес, као и да нема доказа о диверзији, али и да се њена могућност не може потпуно искључити. Препоручено је да се уведу прецизније декларације за терет и пртљак како би се знала њихова тачна садржина, да се на царини врши провера сваког комада пртљага, а не насумично, да земаљско особље одмах пријављује цурење било какве течности из пртљага, као и сумњу да се у пртљагу налази било каква течност уколико о томе нема јасне ознаке, те да особље које ради око авиона треба да буде на опрезу због могућности саботаже. Сви чланови посаде су за подвиг у спасавању путника награђени Орденом за храброст.²⁶⁹

Прва од две катастрофе у 1951. години догодила се свега три недеље после удеса код Минхена. На дан 29. јуна 1951. године авион ААЦ.1 Тукан регистрације YU-АСЕ полетео је са ријечног аеродрома на Гробничком пољу за Загреб. У авиону су се налазили пилот Божидар Милекић, радио-телеграфиста Јоже Ропрет, механичар-летач Ервин Мадрушан и дванаест путника. Игром случаја, међу њима је био и Томо Делаш, који је свега три недеље раније преживео удес код Минхена и боравио на мору ради опоравка од повреда. Метеоролошки услови на ријечком аеродрому су били задовољавајући за визуелно летење, док је у Загребу био потребан прилаз по инструментима. Између ова два аеродрома није било метеоролошких станица, тако да је посада на располагању имала податке о временским приликама само за полазни аеродром и одредиште. Полетање је извршено у смеру запада, да би затим авион прешао у леви пењући заокрет изнад Ријеке и Сушака, дошавши на висину од 1.100 метара. Пилот је пред собом тада уочио олујни фронт на линији лета и одлучио да се левим заокретом врати у Ријеку. Кренувши назад, авион се нашао на висини од око 1.100 до 1.200 метара у близини места Црни Луг које је већ било делимично под облацима и где је падала слаба киша. Милекић је одлучио да за повратак у Ријеку искористи седла која нису била под облацима како би летео уз макар делимичну спољну видљивост. Међутим, испоставило се да је седло између Јаничарског врха (1.308 метара) и Оштре (1.234 метра) и даље било у облацима, па је покушао да оштрим левим пењућим заокретом изађе из облака, али је тиме довео авион преблизу падине и налетео на дрвеће. Покушај пилота да додавањем гаса моторима доведе авион на већу висину није успео јер је авион наставио да качи дрвеће што је довело до оштећења летелице и губитка управљивости, а затим и удара у земљу и пожара. Преживелих није било.

Закључак комисије о непосредном узроку удеса био је крајње једноставан: пилот је донео исправну одлуку да се врати у Ријеку због лошег времена, али је погрешно одлучивши

²⁶⁹ АЈ, 620-47, Документација о удесу авиона YU-ABE 8. јуна 1951 (без броја); А. Т, „Из запаљеног авиона наша посада спасла путнике“, *Борба*, 10. јун 1951, 7; „На линији Франкфурт – Београд упалио се авион, али захваљујући присебности посаде жртва није било“, *Политика*, 10. јун 1951, 3; *Специјални билтен: удеси у цивилном ваздухопловству од 1949. до 1958*, бр. 3, 6; Група аутора, *Прича о Југословенском аеротранспорту*, 42.

да се провлачи између планинских врхова. Предложено је да се успоставе додатне метеоролошке станице у околини Ријеке, да се достављају метеоролошки подаци за целу трасу лета, да се на ријечком аеродрому што пре оспособе средства за слетање по инструментима, да Летачки одред ЈАТ-а припреми описе линија са свим потребним подацима, да се похвале и награде припадници Југословенске армије и органа унутрашњих послова који су учествовали у трагању за авионом и да се сви летачи ЈАТ-а и контролори летења упознају са извештајем о удесу до 15. јула 1951.²⁷⁰

Последња у низу несрећа током 1951. године догодила се 24. октобра, када је авион ДЦ-3 регистарске ознаке YU-ACC на линији Београд – Скопље доживео катастрофу у Качаничкој клисури. Страдало је пет чланова посаде (капетан Стјепан Пајнић, копилот Радослав Ерчевић, радио-телеграфиста Јоже Драгин, механичар-летач Бора Смиљевски, стјуардеса Марија Гмазел) и седам путника. Према наводима дневног листа *Политика*, лет се одвијао нормално све до Качаничке клисуре, када је контрола летења схватила да је авион на недовољној висини (око 1.300 метара), што је јављено и посади. Радио-телеграфиста у авиону је одговорио да је разумео поруку, што је био последњи контакт са авионом. Претпостављало се да је пилот покушао да повећа висину, али да услед облачности није видео планину Грабошницу у коју је авион затим ударио.²⁷¹

Све катастрофе које су се десиле у овом периоду могу се приписати људском фактору. Летачи су прецењивали своје способности, нису обављали довољно подробне припреме за лет, нити су бележили времена доласка на одређене оријентире по лепом времену, како би се затим служили тим подацима у неповољним метеоролошким условима. Уз летаче, одговорност за ову појаву лежала је и на недовољној контроли обављених припрема од стране одговарајућих служби. По свему судећи, став ГУЦВС о недовољном поштовању процедура изречен још 1948. био је сасвим оправдан, али није прихваћен благовремено. Једини удес који се догодио деловањем чинилаца невезаних за посаду био је пад авиона код Минхена услед пожара у пртљажнику, мада је и ту било мишљења да је недовољан опрез посаде допринео томе да у авион буде унет опасан терет.²⁷²

Увођење Конвера у ЈАТ довело је до значајног проширења мреже линија, раста обима саобраћаја, али и низа од пет удеса у периоду од 1954. од 1956. године. Показало се да су југословенски ваздушни саобраћај и даље пратили исти проблеми који су доводили до удеса као у периоду 1950–1951. године.

На дан 10. октобра 1955, приликом слетања на бечки аеродром по условима слабе спољне видљивости, авион типа Конвер ЦВ-340 регистрације YU-ADC ударио је у земљу. У удесу је погинуо капетан авиона Ромео Адум и још шест путника, а преживео је копилот Риста Костић. По сећању капетана Аврама Аврамовића, који га је обишао у болници после удеса, Костић је био тешко контузован, имао вишеструке преломе и није се очекивало да ће поново летети, али је успео да се опорави и успешно настави летачку каријеру, завршивши је као пилот авиона ДЦ-3 1971. године. Према саопштењу објављеном у београдској штампи, удес је приписан „природи летачке службе“. Међутим, према Златку Верешу, узрок овог удеса лежао је у два фактора. Као прво, капетан Адум није био навикнут на коришћење ИЛС-а, односно система за инструментално слетање (ILS – Instrument Landing System), тако да је у прилазу одлично држао правац, али је дозволио да авион понире брже од дозвољеног. Друго, капетан Адум је, како тврди З. Вереш, био „познат по изузетно великој опрезности, али и као апсолутиста у односу на остале чланове посаде“, тако да се није обазирао на упозорења

²⁷⁰ АЈ, 620-47, Комисијски извештај о удесу авиона YU-ACE 29. јуна 1951 (без броја); *Специјални билтен: удеси у цивилном ваздухопловству од 1949. до 1958*, бр. 3, 6; „Саопштење Савета за саобраћај и везе Владе ФНРЈ о удесу путничког авиона на линији Загреб – Ријека“, *Борба*, 3. јул 1951, 2.

²⁷¹ Ј. Поповски, „Авион који саобраћа на линији Београд – Скопље срушио се у близини Скопља код села Горњи Блатец“, *Политика*, 26. октобар 1951, 6; „Саопштење о авионској несрећи код Скопља“, *Политика*, 27. октобар 1951, 5; „Саопштење о авионској несрећи у Качаничкој клисури“, *Борба*, 26. октобар 1951, 4; *Специјални билтен: удеси у цивилном ваздухопловству од 1949. до 1958*, бр. 3, 1959, 6.

²⁷² *Специјални билтен: удеси у цивилном ваздухопловству од 1949. до 1958*, бр. 3, 4–7.

копилота да је авион испод линије понирања. Ипак, ову тврдњу оповргава капетан Аврамовић, који је са Адумом летео у више наврата, наводећи да је Адум током лета препуштао иницијативу копилотима и да се његово држање не може назвати апсолутистичким, те да је са Адумом било веома пријатно летети.²⁷³

Свега једанаест дана касније, 21. октобра, Конвер регистарске ознаке YU-ADA имао је лакши удес на батајничком аеродрому пошто је слетео увучених точкова. Установљено је да је авион био потпуно исправан, да се лет из Беча за Београд одвијао потпуно нормално до слетања и да сву одговорност за овај удес сноси посада (капетан Радован Радуловић и копилот Богољуб Симоновић). После тога је на Конверу YU-ADB дошло до два инцидента током 1956. године. Најпре је 7. јуна оштећен изнад Западне Немачке због улетања у кумулонимбус. У овом случају нико није позван на одговорност, већ је удес приписан „природи летачке службе“. Затим је 1. октобра пилот, слетевши после тренажног лета, грешком дао команду за увлачење стајног трапа, услед чега се носни точак увукао. Овим је изазвана мања материјална штета и авион је брзо поправљен.²⁷⁴

Последњи у низу удеса на Конверима у овом периоду догодио се авиону регистрације YU-ADA, који је доживео катастрофу 22. децембра 1956. око 22 часа код Минхена на редовном лету Београд – Загреб – Беч – Минхен – Париз. Погинули су пилот Милан Срдановић, радио-телеграфиста Лука Шегрт и један путник. Метеоролошке прилике нису ишле на руку посади: видљивост је била слаба услед јаког снега уз ниску облачност. Према извештају о извиђању удеса, лет се одвијао потпуно нормално све до приласка минхенском аеродрому када је, упркос упозорењима контроле летења, авион наставио да понире испод задате висине од 3.000 стопа (око 900 метара) и ударио у земљу на удаљености од пет километара од писте. Нажалост, нико од преживелих, па чак ни други пилот, Ненад Крсник, који се у тренутку удеса налазио на месту вође ваздухоплова, није могао да каже како је до удеса дошло. Крсник је тврдио да се уопште не сећа шта се дешавало између покушаја да се авион извуче из наглог понирања и тренутка када је напустио авион, осим веома јаког ударца.

Закључак комисије био је да је удес изазвала грешка пилота, а како тачан узрок није било могуће установити, предложено је неколико могућности. Прва је била да је посада, уочивши рупу у облацима, решила да пређе у понирање испод њихове базе и тиме оствари сталан визуелни контакт са земљом, али да је погрешно проценила свој положај, прекасно угледала земљу и није могла да прекине понирање на време. Друга могућност је била да се авион у време последњег јављања контроли налазио на висини мањој од задате (3.000 стопа) и да је услед погрешне процене висине и необраћања пажње на инструменте посада наставила понирање до тренутка када је удар у земљу постао неизбежан. Трећа могућност била је да је, услед замрзавања пито-цеви или отвора за статички притисак, дошло „до неправилног показивања брзиномера, висиномера и вариометра [инструмент који показује брзину пењања и понирања, прим. И.К] код једног од пилота (дупли систем)“, да пилот није проверавао друге инструменте, да је превео авион у сувише оштро понирање и сувише касно почео са вађењем из понирања. Четврта могућност је била да је посада у тренутку непажње изазваним губитком радио-везе довела до губитка брзине авиона који је затим почео да понире и да није имала времена да изведе авион из понирања. Коначни предлог комисије био је „да се посвети већа пажња обуци пилота, дисциплини летења и да се што чешће врше контроле поступака пилота током летења на линијама“.

Низ од чак пет удеса различите тежине на Конверима за свега две године морао је изазвати пажњу јавности и највиших државних органа, па је један примерак извештаја о

²⁷³ Специјални билтен: удеси у цивилном ваздухопловству од 1949. до 1958, бр. 3, 1959, 11; МВ, ШЦ ЈАТ – ЛД, Ф63, Р3; изјава Аврама Аврамовића дата аутору, Београд, 3. фебруар 2020; Zlatko Vereš, *Kad motori utihnu*, Београд 2007, 22–23. Видети и издања *Политике и Борбе* од 12. октобра до 16. октобра 1955.

²⁷⁴ АЈ, 620-90, Материјал о удесу – тешки квар за време лета авиона типа Convair 340, ознаке YU-ADB, власништво ЈАТ-а, [...] 7. јуна 1956; АЈ, 837, III-а-4-с, к. 52, Информација о удесу авиона *Конвер*, пов. бр. 144, 26. октобар 1955; *Билтен: удеси у цивилном ваздухопловству 1956, 1957, 9–10, 12; Специјални билтен: удеси у цивилном ваздухопловству од 1949. до 1958*, бр. 3, 1959, 12.

катастрофи Конвера YU-ADA достављен и Савезном извршном већу. Сличности између две најтеже несреће биле су упадљиве: два модерна авиона са искусним посадама изгубљена су у сложеним метеоролошким условима приликом слетања. По свему судећи, кривица за ове удесе заиста лежи у недовољној припремљености пилота за управљање бржим и тежим авионима са мањим бројем чланова посаде, затим у ненавикнутости старијих пилота да користе систем за инструментални прилаз, као и у њиховој склоности да прецене своје способности. Према Златку Верешу, после друге катастрофе Конвера у ЈАТ је позван један шведски инструктор за тај тип авиона који је обавио провере са пилотима на овом типу авиона. После ових провера, чак трећина пилота је послата на додатну обуку. Ипак, постоји могућност да су на ове удесе утицали и несређени материјални положај пилота и приличне неправилности у персоналној политици. Они су доводили до прекомерног психичког напрезања пилота, а тиме и до раста вероватноће удеса. Ови фактори су елиминисани квалитетнијом обуком и тренажом посада, побољшањем њиховог друштвеног положаја захваљујући порасту личних доходака и бољој персоналној политици, односно правилнијем планирању рада посада и одређивању појединаца за обуку на одређеним типовима авиона. Катастрофе из 1950-их имале су и једну последицу која би се могла назвати сујеверјем. Три авиона (YU-ABC, YU-ACC и YU-ADC) уништена у удесима имала су регистрације које су се завршавале словом С (Ц). Зато је ово слово сматрано несрећним и у неким случајевима приликом доделе регистрација прескакано, тако да је после YU-A*В додељивана ознака YU-A*D, на пример код Каравеле, Боинга 707 и Боинга 727 (видети прилог 3).²⁷⁵

Поред несрећа које могу бити изазване деловањем људских, метеоролошких и техничких фактора, посебан проблем за ваздухопловство представља тероризам, чији су најраспрострањенији облици отмице и подметање бомби у путничке авионе. Мотиви за овакве чинове најчешће су политички (нпр. бекство из земље у циљу тражења азила или захтев за ослобађањем припадника неке организације из затвора) или материјални (откуп за таоце). Сматра се да је прва отмица у историји ваздухопловства изведена 21. фебруара 1931. године. Тада је група перуанских побуњеника под претњом оружјем наредила Американцу, пилоту једног поштанског авиона, да их укрца како би над перуанским градовима избацивали пропагандне летке.²⁷⁶

Вероватно прва отмица путничког авиона са смртним исходом догодила се 7. фебруара 1939. године у Совјетском Савезу. Приликом међуслетања теретног авиона на лету из Тбилисија за Баку у месту Јевлах, један пилот Аерофлота ван дужности се са својим братом и једним пријатељем укрцао у авион, тврдећи да имају неодложне обавезе у Бакуу. Заправо, сва тројица су били чланови једне азербејџанске антисовјетске организације и хтели су да напусте СССР. Искористивши тренутак када је механичар-летач отишао у теретни простор, пилот ван дужности је упао у кабину, захтевајући од капетана да лети за Иран. Одбивши, убијен је хицем из револвера, после чега је отмичар преузео команду, док су његови саучесници везали механичара. После слетања код једног села у Ирану, мештани су приметили мртвог човека у авиону и позвали полицију, која је ухапсила сва лица из авиона. Механичар и авион су враћени у СССР, а заједно са њима су испоручени и отмичари.²⁷⁷

Прва отмица једног југословенског путничког авиона догодила се 3. јуна 1948. године. Авион типа ДЦ-3 регистрације YU-ABC летео је на релацији Београд – Сарајево са неутврђеним бројем путника, а посаду су чинили капетан Ромео Адум, копилот Божићар Милекић, навигатор Михајло Петровић, механичар-летач Михајло Ормуж, радио-телеграфиста Драгутин Шпорер и стјуардеса Инге Миснер. Авион је полетео из Београда у 14.27. Убрзо затим, Шпорер је од Миснерове тражио да са њим оде у реп авиона јер се

²⁷⁵ АЈ, 130-729-1185, Комисијски извештај о извиђању удеса авиона YU-ADA који се догодио 22. децембра 1956. код аеродрома Минхен; *Билтен: удеси у цивилном ваздухопловству 1956, 1957, 9–10; Специјални билтен: удеси у цивилном ваздухопловству од 1949. до 1958, бр. 3, 14; Z. Vereš, Kad motori utihnu, 24–25. Видети и издања Политике и Борбе од 24. до 30. децембра 1956.*

²⁷⁶ Ph. Baum, *Violence in the Skies*, 15–16.

²⁷⁷ Д. Соболев, *Хроника 1918–1941*, 247.

одатле наводно чула лупа. Потом је ушао у пилотску кабину и затражио да у реп оде и Ормуж. Враћајући се у пилотску кабину, Ормуж је приметио да су њена врата блокирана и вратио се код Миснерове. Шпорер је потом изашао из кабине и пустио унутра једног путника, извесног Анту Пашкова, и онда се вратио у кабину, рекавши Петровићу да ступи у контакт са контролом летења и тражи податке о положају авиона у односу на београдски аеродром. Када се Петровић окренуо да му саопшти податак, Шпорер је у њега уперио два пиштоља и рекао му да не мрда, а затим га је уз помоћ Пашкова везао. Шпорер је онда пришао Адуму, рекао му да је Ормуж тражио да оде позади, а затим и у њега уперио пиштоље и везао га уз помоћ свог саучесника. Коначно, када се Ормуж вратио у кабину, Пашков и Шпорер су и њега везали. Везани чланови посаде држани су у предњем делу авиона, где се налазе навигаторски сто и предњи пртљажник. Шпорер је затим закључао пилотску кабину, наредио Милекићу да држи правац и сео на лево пилотско седиште, док је Пашков стајао иза њих са пиштољима. Око 16 часова, Шпорер је отишао до радио-телеграфа и почео да куца поруку. Милекић је одлучио да искористи тренутак, искључио доток горива десном мотору и прекидач батерије, повикао: „Ловци“, и бацио се на Пашкова не би ли му одузео оружје. Шпорер је ипак успео да узме пиштоље пре Милекића, седне за команде и два пута пуца на Милекића. Срећом, овај је оба пута успео да му одгурне руку, тако да је остао неповређен. Адум је за то време покушавао да одвеже себе и Ормужа. Ипак, овај покушај је пропао, тако да је и Милекић везан. Шпорер је успео да сам преведе авион у нормалан режим лета, претећи да ће Пашков пуцати ако ико ишта покуша. Послушавши убеђивање осталих чланова посаде, Шпорер је пустио Адума да управља авионом приликом слетања у Бари. Уз Шпорера и Пашкова, у Италији су остале и две путнице, док су се остали чланови посаде и путници вратили у Југославију.²⁷⁸

Југословенски органи покренули су поступак против Пашкова и Шпорера за кривична дела крађе, принуде и угрожавања безбедности јавног саобраћаја. Шпорер је додатно оптужен и за покушај убиства. Истрагом је установљено да је Пашков у ноћи између 22. и 23. априла 1948. обио један стан у Загребу и одатле украо више комада постелине, одеће и есцајга, које је његова жена препродавала на пијаци. Са своје стране, Шпорер је са још једним саучесником 19. маја 1948. обио просторије Радничко-намештеничке набављачко-потрошачке задруге у Земуну, одакле је однето 208.000 динара. Из документације није јасно где и када су се Шпорер и Пашков упознали, нити да су имали нешто заједничко. Шпорер је рођен у Загребу 1919, био је неожењен и живео је у Земуну, а Пашков је рођен 1896. у околини Шибеника, био је ожењен, имао двоје деце и био чиновник. На дан 2. јула 1948, Министарство правосуђа ФНРЈ затражило је од Министарства правде Италије изручење оптужених Пашкова и Шпорера, да би тек 22. октобра 1949. од Министарства иностраних послова ФНРЈ добило обавештење да су италијанске власти одбиле да изруче отмицаре Југославији и да су пуштени на слободу. Њихова даља судбина није позната.²⁷⁹

На дан 17. октобра 1951. године отета су два ЈАТ-ова авиона типа ДЦ-3. У оба случаја, отмицари су били пилоти. У првом авиону, који је полетео из Загреба за Београд, налазили су се Миливоје Арсенијевић и Иван Кавић. У околини Славонског Брода направили су заокрет ка Јадранском мору, а затим на запад и слетели у Цирих. Другим авионом управљао је Милан Бјелановић (име другог пилота није забележено), који је одмах по полетању из Љубљане усмерио авион ка Цириху уместо ка Београду. Механичар-летач Мато Трајбер покушао је да уђе у пилотску кабину како би сазнао о чему се ради, али је чуо два хица из ватреног оружја иза затворених врата и одустао од своје намере. Са Арсенијевићем и Кавићем у Швајцарску су отишле и њихове породице, док је Бјелановић побегао сам. Сви су

²⁷⁸ АЈ, Министарство правосуђа ФНРЈ (49), 49-46-86, документација о захтеву за изручење Драгутина Шпорера и Анте Пашкова из Италије, 1948-1949 (копије докумената уступљене љубазношћу Предрага Миладиновића); АЈ, 620-12, Решење о престанку државне службе Драгутина Шпорера, пов. бр. 1110, 26. јун 1948. са приложеном изјавом чланова посаде од 12. јуна 1948; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 38-39.

²⁷⁹ АЈ, 49-46-86, документација о захтеву за изручење Драгутина Шпорера и Анте Пашкова из Италије, 1948-1949; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 38-39.

по слетању у Цирих тражили политички азил. Разлог за бекство управо у Цирих вероватно лежи у чињеници да је ЈАТ летео тамо од 1949. године и да су пилоти добро познавали маршруту и аеродром. Оба авиона су касније са свим осталим путницима и члановима посаде враћена у Југославију.²⁸⁰

Поред ове отмице, у архивским документима се наводи и да су поједини чланови посада на редовним летовима за Цирих својевољно остајали у Швајцарској и тамо тражили азил. Није наведено о коме се радило, нити у којим приликама се то десило. Правни савет Министарства иностраних послова ФНРЈ доставио је Министарству правосуђа ФНРЈ допис по овом питању у ком се наводи да је за захтевање изручења потребно постојање кривичног дела. У случајевима када су чланови посаде једноставно одбијали да се врате у Југославију, препоручено је да се одустане од захтева за изручење јер кривичних дела није ни било. С друге стране, када се радило о случају Кавића, Бјелановића и Арсенијевића, наведено је да је у циљу зауздавања других чланова посаде и путника један радио-телеграфиста везан, као и да је пуцано из револвера, чиме је оштећен авион. Тиме су извршена кривична дела противправног лишавања слободе, принуде и оштећења туђе ствари, за која је постојао основ за изручење. Ипак, рачунало се и да би швајцарски судови могли да процене да су ова кривична дела извршена у политичком циљу и да по том основу одбију изручење оптужених, на шта је требало одговорити захтевом да им се суди пред швајцарским судом. Напослетку, нико од наведених летача није изручен Југославији, нити је познато да је против њих вођен кривични поступак у Швајцарској. Извори не говоре ни каква је била њихова даља судбина.²⁸¹

Следећа отмица догодила се 27. јуна 1952. године. Том приликом отет је авион типа ДЦ-3 на лету Загреб – Пула за чијим командама се налазио Милисав Семиз. Међу путницима су се налазили председник Президијума Народне скупштине НР Србије Синиша Станковић, председник Српске академије наука и уметности Александар Белић и књижевник Иво Андрић. Током лета, три путника су се упутила у пилотску кабину и под претњом оружјем наредила Семизу да преусмери авион према италијанском аеродрому Форли. Семиз је, свестан опасности, пристао. Одмах по слетању, отмичари су изашли из авиона и предали се италијанским властима, после чега су у авион ушле непознате особе у цивилним оделима и понудиле свима осталима у авиону политички азил. Дотични су напустили авион после Семизовог протеста, после чега је полиција обезбедила авион и спречила да му ико прилази. После дужег задржавања, авион је полетео за Југославију.²⁸²

Последња отмица једног ЈАТ-овог авиона у овом периоду догодила се 9. јула 1959. године. Авион Ил-14 са посадом коју су чинили капетан Милисав Ђурић, копилот Владимир Водопивец, механичар-летач Владо Грујић и радио-телеграфиста Мирко Димитријевић полетео је из Тивта за Београд. У авиону се налазио и један припадник милиције као чувар. После нормалног полетања се зачуо пуцањ, после чега је један путник, извесни Обрад Чучковић, упао у пилотску кабину и, претећи пиштољем, наложио посади да узме курс ка Марсеју и забранио да се одржава веза са контролом летења. Док су пилоти управљали летелицом, остали чланови посаде су успели да га убеди да је комуникација са контролом потребна, иначе би авион могао и да буде оборен. Поред тога, отмичар је променио став о жељеном одредишту и тражио да авион слети у Бари, где је тражио политички азил. Авион је враћен у Југославију са посадом и осталим путницима, где је установљено да је труп на једном месту пробијен метком, али веће штете није било пошто Ил-14 није имао кабину под притиском. Посада је претрпела озбиљне последице: капетан Ђурић је суспендован, копилот Водопивец је пребачен у привредну авијацију (касније је враћен у саобраћај), радио-телеграфиста Димитријевић је четири месеца радио као земаљски телеграфиста са смањеном

²⁸⁰ Љубо Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, *Авијатика*, бр. 2–3, септембар 1994, 15; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 55–56.

²⁸¹ АЈ, 49-46-86, допис Правног савета МИП ФНРЈ Министарству правосуђа ФНРЈ пов. бр. 416062, 24. октобар 1951 (копија документа уступљена љубазношћу Предрага Миладиновића).

²⁸² Љ. Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, 15; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 56.

платом, а милиционер је послат пред војни суд. Образложење је било да су имали дужност да савладају отмичара.²⁸³

Овде се мора поставити питање да ли ове отмице представљају терористички чин или не. Према Војину Димитријевићу, не постоји тачна и јединствена дефиниција терористичког акта, али постоје елементи који неком чину дају терористичко обележје. Он мора имати политичку природу, мора бити насилан, да изазове страх код противника, да има утицаја на ширу околину и да буде „ненормалан“, односно да одступи од очекиваног понашања и постављених друштвених правила и закона. Мотив извршилаца ових дела био је политички: желели су да напусте ФНРЈ као противници социјалистичког система и државног руководства, али нису имали легалан начин да то ураде. У свим случајевима, отмичари су после слетања у иностранство тражили политички азил, а југословенске власти њихово изручење, које је увек одбијано. Поред тога, отмица укључује и насилни елемент, испољен макар кроз претњу да ће доћи до употребе оружја уколико не буду испуњени захтеви отмичара. У појединим случајевима је заиста и искоришћено ватрено оружје. Међутим, ни у једном случају отмичари нису имали намеру да заиста неке нанесу повреду или да изазову материјалну штету, нити да траже откуп за таоце или ослобођење било кога из затвора. Даље, отмице су престале оног тренутка када је Југославија либерализовала пасошку политику и омогућила ширем кругу људи да легално оду из земље, што је отимање авиона учинило непотребним. Чињеница да нико од отмичара није припадао одређеној политичкој организацији која се активно борила против југословенске државе не утиче битно на квалификацију ових дела, будући да терористи могу деловати и самостално, без обзира на мотив.

Какав је био став југословенске јавности о овим дешавањима? На ово питање немогуће је дати одговор будући да домаћа штампа готово да није писала ни о једном од ових случајева. Само је о отмици од 27. јуна 1952. на четвртој страни београдске *Политике* објављена кратка вест у свега девет редова једног ступца, где је констатовано да су три човека принудила посаду ЈАТ-овог авиона да слети у Италију и да је авион касније враћен у Југославију са осталим путницима. Очигледно је постојао интерес да шири јавност не сазна за ова дешавања, а вероватан мотив за такав поступак јесте жеља да овакви догађаји не постану чести. С друге стране, инострани листови су објављивали репортаже о овим догађајима, посебно истичући политичке моменте, односно чињеницу да су у свим случајевима отмичари тражили политички азил. Међутим, југословенска јавност није имала приступ странај штампи, тако да се може претпоставити да грађани нису ни знали за ове отмице, осим ако нису имали директне везе са овим дешавањима као чланови породица или познаници отмичара, путника или чланова посаде отетих авиона. Из тих разлога, као и због одсуства упућивања било какве поруке широј јавности од стране отмичара, код ових отмица не постоји моменат изазивања страха код противника, нити утицаја на ширу околину. Моменат „ненормалности“ свакако постоји из два разлога. Као прво, треба поћи од тога да ниједан актер у ваздушном саобраћају (посада, путници) не очекује да ће завршити као талац или да ће на друге начине сведочити отмици авиона (контролори летења, аеродромско особље). Друго, без обзира на мотив, отмица авиона несумњиво представља дело којим се нарушава безбедност ваздушне пловидбе и доводе у опасност људски животи и материјална добра, тако да је кажњива. Ипак, отмица авиона није поменуто као посебно кривично дело у Кривичном законнику ФНРЈ из 1951. године. Тачком 2 члана 271 одређена је казна од најмање три месеца затвора или до пет година строгог затвора за дело довођења у опасност људских живота или имовине велике вредности угрожавањем железничког, бродског или ваздушног саобраћаја. Тачком 3 истог члана превиђена је затворска казна у трајању до три године у случају да је дело из тачке 2 учињено из нехата. Исте квалификације и казне остале су на снази и у каснијим изменама Кривичног законика. Имајући све наведено у виду, може се са приличном сигурношћу рећи да се у овим случајевима радило о актима са терористичким

²⁸³ Љ. Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, 15; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 207–209.

елементима, чија је сврха лежала у проналажењу начина да се што лакше напусти једна прилично затворена држава.²⁸⁴

Отмице авиона дешавале су се и у другим социјалистичким земљама у овом периоду. Још 25. јула 1947. године, три официра румунске војске отела су један авион предузећа ТАРС на лету из Букурешта за Крајову и приморала пилота да одлети за Турску. Притом су убили једног од чланова посаде који је покушао да им се супротстави. Деветог децембра 1949, још један румунски авион на домаћем лету је отет и слетео у Југославију, при чему је убијен милиционер, чувар авиона. Румунске власти захтевале су изручење четворо оптужених за убиство, саучесништво у убиству и илегалан прелазак државне границе. Они су се налазили у притвору од тренутка доласка у Југославију, наводећи да је против њих покренут поступак пред судом у Букурешту. Југословенске власти су ово одбиле у јуну 1950. и оптуженима је суђено у Београду, а осуђени су на казне у распону од три до петнаест година затвора са принудним радом. Нема података о томе шта се с њима десило касније.²⁸⁵

Најекстремнији пример отмице авиона у циљу напуштања Источног блока догодио се 24. марта 1950. године, када су чак три авиона компаније ЧСА отели поједини чланови њихових посада са породицама и прелетели у Западну Немачку. У три авиона који су тог дана полетели из Брна, Остраве и Братиславе за Праг налазило се укупно 85 особа, од којих је 26 суделовало у завери. Отмичари су били летачи ЧСА којима је због политичке неподобности било забрањено да лете на међународним линијама, као и да се налазе у истим летелицама заједно са својим члановима породице, тако да је тачан распоред посада и путника био детаљно испланиран. У два од три случаја, отмичари су морали да савладају друге чланове посаде, док су у авиону који је полетео из Братиславе сви били учесници завере. После слетања на аеродром у Ердингу, 27 особа је тражило азил, један амерички дипломата је одмах пуштен, а 57 људи је захтевало да буде враћено у Чехословачку. Пилоти који су савладани приликом отмице су отпуштени из ЧСА због недовољног пружања отпора отмичарима. Путници који су се вратили у земљу су слављени као хероји, а о читавом догађају је написана књига и снимљен играни филм.²⁸⁶

Интересантно је да су се дешавала бекства и на другу страну Гвоздене завесе. На дан 12. септембра 1948, осам грчких комуниста отело је путнички авион грчке авиокомпаније ТАЕ на лету из Атине за Солун и захтевало да оду у Југославију. Иако је капетан покушао да их завара и слети на грчкој територији, отмичари се нису дали преварити, тако да је авион, пратећи ток Вардара, слетео на напуштено летиште шездесет километара југоисточно од Скопља, где су се отмичари искрцали. Пошто је радио-везом добио упутства од грчких власти и проценио количину горива, капетан је са остатком посаде и путника полетео за Солун, где је слетео са четири и по сата закашњења у односу на ред летења и осам путника мање у односу на почетни број.²⁸⁷

²⁸⁴ Видети *Службене листове ФНРЈ/СФРЈ*: бр. 13, 9. март 1951; бр. 30, 29. јул 1959; бр. 11, 14. март 1962, бр. 31, 1. август 1962; бр. 15, 5. април 1965; бр. 15, 5. април 1967; бр. 20, 8. мај 1969; „Присилно спуштање путничког авиона ЈАТ-а у Италији“, *Политика*, 28. јун 1952, 4; Vojin Dimitrijević, *Terorizam*, Београд 2000, 97–122.

²⁸⁵ Љ. Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, 16; АЈ, 49-46-86, документација о захтеву за изручење румунских грађана због убиства милиционера у отетом авиону, 1950; Ph. Baum, *Violence in the Skies*, 23.

²⁸⁶ Ph. Baum, *Violence in the Skies*, 28–31.

²⁸⁷ G. M. Simmons, *Olympic Airways*, 49, 52.

4. Почетак млазне ере 1963–1978.

4.1. Реформе институција и развој законодавства

Година 1963. донела је нову трансформацију југословенских органа за цивилно ваздухопловство. Уредбом Савезног извршног већа (СИВ) од 22. јануара 1963. основана је Дирекција за цивилну ваздушну пловидбу (ДЦВП). У њеној надлежности били су спровођење и контрола ваздухоплова на ваздушним путевима у ваздушном простору Југославије, одобравање редова летења, вршење прегледа ваздухоплова, вођење регистра ваздухоплова, давање мишљења о испуњености о испуњености техничких и других прописаних услова за отварање ваздухопловних пристаништа, извиђање удеса, спровођење стручних испита летачког особља, сарадња са установама и организацијама других земаља и међународним организацијама у области спровођења и контроле ваздухоплова, учешће у припреми међународних споразума и старање о њиховом извршавању и други послови везани за спровођење и контролу ваздухоплова ако нису стављени у надлежност других савезних органа. Дирекција је имала право да утврђује ваздушне путеве и граничне улазно-излазне коридоре у југословенском ваздушном простору у сагласности са Државним секретаријатом за послове народне одбране и Секретаријатом СИВ-а за саобраћај и везе. Њеним радом управљао је директор ког је постављало и разрешавало дужности Савезно извршно веће. ДЦВП је за спровођење ваздухоплова наплаћивала накнаду по тарифи коју је утврђивао Секретаријат за саобраћај и везе у сарадњи са Секретаријатом за буџет и општу управу. Приходи од накнада могли су бити утрошени само за набавку нових и одржавање постојећих уређаја и опреме за спровођење и контролу ваздухоплова, као и за унапређивање службе спровођења и контроле ваздухоплова. Своје послове ДЦВП је требало да врши преко обласних центара као подручних органа и преко својих организационих јединица. Обласни центри су имали своје организационе јединице задужене за контролу летења на сваком аеродрому отвореном за јавни ваздушни саобраћај, као и на одређеним аеродромима ВСЈ. Надзор над радом ДЦВП вршио је Секретаријат за саобраћај и везе. Као првостепени орган задужен за административно-казнени поступак по прекршајима везаним за прописе о ваздушној пловидби одређени су обласни центри ДЦВП, а као другостепени орган сама дирекција. На њу су пренета сва средства којима је раније располагала УЦВ. Као што се види из изложеног, основне надлежности ДЦВП нису се битније разликовале од оних које су додељене УЦВ у време њеног оснивања. Инспекцијске послове у цивилном ваздухопловству преузео је Савезни саобраћајни инспекторат, основан истог дана кад и ДЦВП као посебан орган Секретаријата СИВ-а за саобраћај и везе. Доношењем Закона о савезним органима управе 1965. овај орган је променио назив у Савезни секретаријат за саобраћај и везе (СССВ). Најбитнија разлика било је издвајање аеродрома из састава државних органа надлежних за цивилно ваздухопловство, о чему ће бити више речи касније.²⁸⁸

Доношење новог Закона о савезним органима управе, савезним саветима и савезним организацијама 1967. године довело је до промене у организацији државних установа задужених за цивилно ваздухопловство. Члан 30 овог закона наводи као једну од савезних управа Савезну управу за цивилну ваздушну пловидбу (СУЦВП). Чланом 33 она је дефинисана као орган који „врши послове који се односе на безбедност ваздушне пловидбе у ваздушном простору Југославије и друге савезним законом одређене послове у области цивилне ваздушне пловидбе“. У члану 98, којим је промењен положај одређених савезних органа управе, наводи се да „Дирекција за цивилну ваздушну пловидбу, као орган у саставу досадашњег Савезног секретаријата за саобраћај и везе, наставља са радом као орган управе, под називом: Савезна управа за цивилну ваздушну пловидбу“. У суштини, ДЦВП је овим законом само добила нов назив и укидањем СССР постала је самосталан управни орган

²⁸⁸ *Службени лист ФНРЈ*, бр. 4, 30. јануар 1963; *Службени лист СФРЈ*, бр. 11, 17. март 1965; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 4–5.

потчињен директно Савезном извршном већу. Ипак, овај секретаријат је обновљен децембра 1971. године изменама и допунама Закона о савезним органима управе, савезним саветима и савезним организацијама, а СУЦВП је уведена у његов састав. Поред тога, инспекцијски послови везани за цивилно ваздухопловство враћени су у надлежност СУЦВП.²⁸⁹

Према систематизацији из 1967, СУЦВП је од организационих јединица имала четири одељења (за вођење ваздухоплова, техничко, за студије и план и за међународне послове), два одсека (правни и општи), два реферата (за набавке и за моторна возила и агрегате) и рачуноводство. Поред њих, засебне службе представљали су Служба ваздухопловне инспекције (са групама инспектора за аеродроме, летачко особље и ваздухоплове и ваздухопловни материјал), Комисија за удесе, Комисија за ваздухопловне прекршаје и Школски центар. Територијални органи СУЦВП били су обласни центри за вођење ваздухоплова у Београду и Загребу, као и аеродромски инспекторати. Већ 1972. управа се делила на три сектора. Сектор заједничких служби чинили су Служба за правне послове, Одељење финансијско-материјалног пословања и Одељење општих послова. Сектор инспекције био је састављен од Инспектората ваздухопловног особља, Инспектората за ваздухоплове, Инспектората за аеродроме, Службе техничких норматива, регистра и дозвола, Службе ваздухопловне медицине и Службе за удесе. Сектор вођења ваздухоплова обухватао је Одељење контроле летења и службе везе, Техничко одељење, Биро за верификацију, Школски центар, обласне центре за вођење ваздухоплова у Београду и Загребу, као и аеродромске контроле летења. Непосредно подређени директору били су Служба за међународне послове, Служба развоја и планирања и Кабинет. Из изложеног се види да су у секторима обједињене сродне делатности ради што бољег извршења својих задатака.²⁹⁰

Реформе југословенског управног апарата после доношења Устава из 1974. године нису заобишле ни органе задужене за цивилно ваздухопловство. Те године је Законом о изменама и допунама Закона о савезним органима управе, савезним саветима и савезним организацијама СССВ спуштен у ранг комитета и од тада је функционисао као Савезни комитет за саобраћај и везе (СКСВ). Према члану 12д овог закона, СКСВ је вршио „послове који се односе на: основе безбедности саобраћаја; систем веза од значаја за безбедност земље и технолошко јединство тог система и међународне везе; безбедност саобраћаја на јавним путевима; пловне путеве на водама на којима важи међународни или међудржавни режим пловидбе; кооперацију и пословно-техничку сарадњу са страним лицима по питању система саобраћаја и веза, осим послова који су стављени у делокруг другог савезног органа управе или савезне организације“. Новим изменама и допунама истог закона донетим октобра 1976. надлежност СКСВ проширена је и на „инспекцију безбедности ваздушне пловидбе; испитивање узрока удеса ваздухоплова; вођење прекршајног поступка и друге послове у области цивилне ваздушне пловидбе“. Надлежност СУЦВП сведена је истовремено на „послове који се односе на контролу ваздушне пловидбе и вођење ваздухоплова у ваздушном простору Социјалистичке Федеративне Републике Југославије“. Суштински, СУЦВП је овим сведена на орган за контролу летења, док је све друге послове преузео СКСВ.²⁹¹

Новим Законом о изменама и допунама Закона о савезним органима управе, савезним саветима и савезним организацијама из 1977. СУЦВП је добила нов назив, Савезна управа за контролу летења (СУКЛ). Њен задатак је био да „врши послове контроле летења и вођења ваздухоплова у ваздушном простору Социјалистичке Федеративне Републике Југославије, послове у вези са идентификацијом објеката у ваздуху и контролом ваздушног простора Социјалистичке Федеративне Републике Југославије, као и послове постављања и одржавања техничких средстава и уређаја за вођење ваздухоплова“. Као засебан орган СКСВ истим законом је формиран Савезни ваздухопловни инспекторат (СВИ), који је требало да „врши

²⁸⁹ *Службени лист СФРЈ*, бр. 21, 13. мај 1967; *Службени лист СФРЈ*, бр. 54, 2. децембар 1971.

²⁹⁰ АЈ, 130-729-1185, Решење СИБ-а о давању сагласности на Правилник о организацији и раду СУЦВП, 01 бр. 2282, 25. октобар 1967. са приложеним Правилником; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1972*, Београд 1973, 46.

²⁹¹ *Службени лист СФРЈ*, бр. 21, 30. април 1974; *Службени лист СФРЈ*, бр. 48, 29. октобар 1976.

надзор над спровођењем савезних прописа из области безбедности ваздушне пловидбе и предузима мере за које је овлашћен“. Сваки од наведених органа преузео је део надлежности некада јединствене СУЦВП. Сектор за ваздушни саобраћај СКСВ бавио се регулисањем цивилног ваздухопловства, међународним пословима, регистрима ваздухоплова, издавањем дозвола и уверења, испитивањем удеса у цивилном ваздухопловству. СВИ је обављао послове надзора над цивилним ваздухопловством (летелице, особље, аеродроми), а СУКЛ је била задужена за обезбеђење ваздушне пловидбе, задржавши поделу на два обласна центра контроле летења у Београду и Загребу, као и свој Школски центар.

Наведеним законом је посебно дефинисан положај радника СУКЛ-а. Они су морали да извршавају наређења својих овлашћених руководилаца. Ако би проценили да је наређење противзаконито, имали су дужност да на то упозоре издаваоца наређења или свог непосредног руководиоца, али су и даље били у обавези да наређење изврше. У таквим случајевима је на одговорност позиван издавалац наређења, а радник – само у случају да није упозорио на противзаконитост поступка. Радници СУКЛ-а могли су бити премештени у друго место без свог пристанка по потреби службе, а ако се радило о активним војним лицима, за то је била потребна сагласност савезног секретара за народну одбрану. Премештени радник могао је бити распоређен на ново радно место у складу са својом стручном спремом, а припадала му је накнада за трошкове путовања и селидбе, накнада за одвојен живот ако је имао породицу, као и стан у новом месту боравка у року од две године по премештају. Ако му стан не би био обезбеђен у наведеном року, радник је имао право да тражи повратак на претходно радно место. Радник ком је исплаћивана накнада за одвојен живот имао је право на плаћено одсуство у трајању од седам дана сваког трећег месеца како би обишао породицу. Поред премештаја, радник СУКЛ-а је по указаној потреби могао бити упућен на рад у друго место без свог пристанка, и то у трајању од укупно шест месеци у периоду од две године.²⁹²

Последња измена положаја савезних органа надлежних за цивилно ваздухопловство током постојања СФРЈ догодила се 15. марта 1989. године. У складу са законима о изменама и допунама Закона о основама система државне управе и Закона о организацији и делокругу савезних органа управе, укинута су савезни комитети у оквиру СИБ-а, а СКСВ је поново постао савезни секретаријат, међу чијим дужностима су биле и безбедност ваздушне пловидбе и утврђивање узрока ваздухопловних удеса. Сви постојећи органи СКСВ надлежни за цивилно ваздухопловство (Сектор за ваздушни саобраћај, СВИ, СУКЛ) су остали у саставу обновљеног СССВ, тако да се ова измена свела на промену назива државног органа у чију је надлежност спадало и цивилно ваздухопловство, као и на подизање његовог ранга.²⁹³

Идеја о доношењу ЗВП помиње се у изворима од 1954. године и у наредном периоду израђено је више нацрта и предлога.²⁹⁴ Ипак, овај закон је коначно донет тек 1965. године и био је знатно подробнији од Уредбе о ваздушној пловидби из 1949, будући да је имао 208 чланова подељених у седам глава. У уводној глави (чл. 1–9), под ваздушном пловидбом су обухваћени „летење ваздухоплова ради: вршења превоза лица и ствари (ваздушни саобраћај); вршења друге привредне делатности; вршења управних послова, научноистраживачког рада, службе хитне помоћи, спортске делатности, испитивања ваздухоплова, школовања посада ваздухоплова, или у друге сврхе“ (чл. 2). Ваздушна пловидба могла се вршити само по одређеним путевима, осим ако није другачије одређено законом (чл. 3). Према општим одредбама закона (друга глава, чл. 10–26), саобраћај је, као и раније, могао да се врши само на ваздухопловним пристаништима и по ваздушним путевима које утврди савезни секретар за саобраћај и везе у сагласности са секретарима за народну одбрану и унутрашње послове. Полетање и слетање страних ваздухоплова могло се обављати само на ваздухопловним

²⁹² *Службени лист СФРЈ*, бр. 34, 8. јул 1977.

²⁹³ *Службени лист СФРЈ*, бр. 18, 15. март 1989.

²⁹⁴ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 6; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1959*, br. 6, 1960, 4–5; Нацрте ЗВП са образложењима, тезама и примедбама видети у: АЈ, 599-297 и 599-298.

пристаништима која су отворена за међународни саобраћај (чл. 14 и 15). Страни ваздухоплови, укључујући саобраћајне, смели су да се крећу у ваздушном простору СФРЈ само уз одобрење одговарајућег управног органа (ДСИП за државне и ДЦВП за цивилне летелице) ако није другачије одређено међународним споразумима (чл. 18) Страни ваздухоплови могли су да се крећу само по ваздушним путевима одређеним за њихово кретање, осим у изузетним случајевима (чл. 20).

Трећа глава ЗВП (чл. 27–152) бавила се безбедношћу ваздушне пловидбе. Њен први одељак се бавио ваздухопловима (опште одредбе, надзор над изградњом ваздухоплова, утврђивање пловидбености, регистрација, исправе и књиге ваздухоплова), други одељак особљем (опште одредбе, посада, овлашћења и дужности капетана ваздухоплова), трећи одељак вођењем ваздухоплова, а четврти аеродромима. Члан 30 дефинисао је ваздухоплове као државне и цивилне, при чему су у државне убројани војни, царински и ваздухоплови органа унутрашњих послова, док су сви остали сматрани цивилним. Према намени, цивилни ваздухоплови су у члану 31 подељени на ваздухоплове који служе за превоз лица и ствари, ваздухоплове који служе за рад у привредне и научне сврхе и спортске ваздухоплове. Као ваздухопловно особље из чланова 83 и 84 дефинисани су посада ваздухоплова, контролори изградње ваздухоплова, ваздухопловно-техничко особље, контролори летења, ваздухопловни диспечери, наставници и инструктори летења и инспектори безбедности ваздушне пловидбе. Члановима 86–104 у општим цртама су регулисани статус посаде ваздухоплова, услови за стицање дозвола за рад (стручни и здравствени) и обавезе чланова посаде. Сваки члан посаде морао је имати одговарајућу дозволу за вршење стручних или других послова на ваздухоплову. Дозвола је издавана и продужавана на основу провере стручности коју је вршио орган задужен за послове безбедности ваздушне пловидбе и важила је најдуже шест месеци. Чланом 95 одређено је да посадом руководи капетан ваздухоплова, а ако није посебно одређен, његову дужност врши први пилот. Према члану 99, посаду југословенских ваздухоплова могли су да чине само југословенски држављани, осим по одобрењу савезног органа управе надлежног за послове безбедности ваздушне пловидбе или у другим изузетним случајевима.

Члановима 105–115 прописана су овлашћења и дужности капетана ваздухоплова. Он је руководио и управљао ваздухопловом, био дужан да потврди да је ваздухоплов способан за употребу, да је документација у складу са прописима и да пријави лет контроли летења. У границама његових овлашћења, дато му је право да издаје наредбе осталим члановима посаде и путницима, да предузме све потребне мере према лицима која се оглуше о његова наређења. У случају рођења или смрти током лета, капетан је био дужан да састави записник о догађају који је уношен у путну књигу летелице и достављан матичару одмах по слетању на аеродром на територији Југославије. Капетан је имао право и да током лета прими на чување тестамент који је морао да се достави надлежном општинском суду, као и да састави тестамент који би важио најдуже тридесет дана по повратку завештаоца у Југославију. У случају нестанка неке особе током лета, капетан је био обавезан да састави записник, који је достављан надлежном органу унутрашњих послова у земљи или најближем дипломатско-конзуларном представништву Југославије у иностранству.

Према трећем одељку (чл. 116–130), служба контроле летења морала је водити све ваздухоплове на ваздушним путевима, као и оне на полетању и слетању, укључујући и војне ваздухоплове. За вођење ваздухоплова плаћала се накнада коју је одређивао савезни секретар за буџет и организацију управе, а од које су изузети југословенски војни и спортски ваздухоплови, као и ваздухоплови који превозе шефове држава без обзира на припадност. Вођење ваздухоплова обављано је техничким средствима постављеним на земљи и поверено је савезном управном органу задуженом за безбедност ваздушне пловидбе, а вршено је преко његових територијалних органа (обласних центара) и организационих јединица на аеродромима (аеродромских центара). Обласни центри били су задужени за контролу летења на ваздушним путевима, као и ван њих ако је то одређено законом. Подручје њихове надлежности одређивао је надлежни савезни орган уз сагласност савезних секретара за саобраћај и народну одбрану. Обласни центри су морали имати аеродромски центар

контроле летења на сваком ваздухопловном пристаништу са свог подручја, док су на другим аеродромима такви центри могли постојати ако је то захтевала специфичност локалних услова или обим ваздушне пловидбе. Ова глава садржала је и одредбе о пријави и забрани летова, процедури уласка страних авиона у југословенски ваздушни простор и кретању свих ваздухоплова у југословенском ваздушном простору.

Четврти одељак (чл. 131–152) бавио се аеродромима, који су подељени на цивилне и војне. Цивилни аеродроми су се даље делили на аеродроме отворене за јавни ваздушни саобраћај (ваздухопловна пристаништа, аеродроме који служе за обучавање летачког особља и спортске потребе (спортске аеродроме) и аеродроме који служе потребама државних органа и радних или других организација (аеродроми за посебне потребе). Дефинисана су и општа правила за поделу аеродрома на класе, њихову изградњу и реконструкцију, начин рада, уређење и безбедност. Аеродроми су дељени у класе које су одређиване према дужини и ширини полетно-слетних стаза или дужини и дубини водених површина потребних за полетање и слетање хидроавиона, ширини рулних стаза и другим техничким условима који условљавају безбедно полетање и слетање свих или само одређених врста ваздухоплова, као и према локацији и према метеоролошким условима од којих зависи могућност коришћења аеродрома у току године (чл. 133).

Четврта глава ЗВП (чл. 153–163) бавила се удесима, трагањем и спасавањем. Удес је дефинисан као „свака незгода на ваздухоплову која се догоди за време од почетка укрцавања лица у ваздухоплов, па до искрцавања свих укрцаних лица из ваздухоплова после извршене ваздушне пловидбе, а која има за последицу смрт или тешке телесне повреде члана посаде или другог лица, односно уништење ваздухоплова или његово веће оштећење“. За испитивање узрока удеса одређивала се комисија чијег је председника и његовог заменика одређивао старешина савезног органа задуженог за безбедност ваздушне пловидбе, а остале чланове именовано је председник комисије на основу листе стручњака коју је одредио старешина поменутог органа. По завршетку рада, комисија је била дужна да састави извештај са подацима о месту удеса, ваздухоплову и плану лета, члановима посаде, путницима, терету, описом удеса и околности под којима се десио, узроком и последицама удеса, као и предузетим мерама и предлозима за предузимање даљих мера. Извештај је достављан надлежном јавном тужилаштву, општинском органу унутрашњих послова, савезном органу надлежном за безбедност ваздушне пловидбе, носиоцу права коришћења ваздухоплова и носиоцу права коришћења аеродрома ако се удес десио на аеродрому. У случају удеса било каквог удеса страног ваздухоплова на територији Југославије, или удеса југословенског ваздухоплова чија је последица смрт или тежа телесна повреда једног или више лица, извештај је имао бити достављен и Савезном секретаријату за унутрашње послове. Ако би страни ваздухоплов доживео удес на југословенској територији, Савезни секретаријат за саобраћај и везе био је дужан да о томе обавести дипломатско или конзуларно представништво земље припадности ваздухоплова, ком је достављан и препис завршног извештаја комисије за испитивање удеса. Поред тога, на захтев истог представништва и уз сагласност савезног секретара за саобраћај и везе, савезни секретар за саобраћај и везе могао је да одобри присуство посматрача из државе ваздухоплова током испитивања удеса.

Пета глава ЗВП (чл. 164–182) била је посвећена инспекцији безбедности ваздушне пловидбе и административно-казненом поступку. За инспекцијске послове службе безбедности ваздушне пловидбе били су надлежни аеродромски инспекторати као територијални органи управног органа задуженог за безбедност ваздушне пловидбе. Ови инспекторати морали су постојати на свим аеродромима отвореним за међународни саобраћај. Инспекцијским пословима могли су се бавити одређени службеници ових инспектората, односно инспектори безбедности ваздушне пловидбе. Они су вршили надзор над свим објектима, уређајима и опремом везаним за безбедност ваздушне пловидбе, као и над ваздухопловима и ваздухопловним особљем. У том циљу су имали право да врше или захтевају од надлежних органа све потребне прегледе, провере и испитивања и одреде начин на који ће установљене неправилности бити отклоњене. Као органи за вршење

административно-казненог поступка по кршењу ЗВП и прописа донетих на основу њега одређене су комисије за прекршаје на ваздухопловним пристаништима за прекршаје учињене ваздухопловом или које би починило ваздухопловно особље, лица која врше прихват и отпрему ваздухоплова, путника, пртљага и робе или носиоци права коришћења ваздухоплова, односно аеродрома, и надлежне судије за прекршаје у осталим случајевима. Шеста глава (чл. 183–196) садржала је казнене одредбе. Поред новчаних казни предвиђених за физичка и правна лица, посебно је за капетане и чланове посаде ваздухоплова предвиђена могућност забране вршења дужности капетана или вршења ваздушне пловидбе у трајању до шест месеци. Забрана вршења дужности била је праћена и одузимањем радне дозволе (чл. 188). Седма глава (чл. 197–208) обухватала је завршне и прелазне одредбе. За доношење прописа о спровођењу ЗВП овлашћен је савезни секретар за саобраћај и везе.²⁹⁵

На први поглед, ЗВП из 1965. нема много чланова који се директно односе на ваздушни саобраћај. Са друге стране, на тај начин је остављен простор за регулисање ове делатности низом подзаконских прописа које је било једноставније мењати и допуњавати по потреби јер нису морали да пролазе кроз скупштинску процедуру, већ су их доносили директор ДЦВП или савезни секретар за саобраћај и везе. На основу ЗВП заиста је и донет низ других прописа. Правилником о броју и саставу чланова посаде ваздухоплова одређен је минимални састав посаде ваздухоплова коришћеног у јавном ваздушном саобраћају. Ваздухоплови коришћени у ваздушном саобраћају морали су имати посаду сачињену од првог и другог пилота. Поред њих, морали су у посади имати и једног авиомеханичара ако је највећа маса летелице при полетању била већа од 30 тона, као и једног навигатора ако је лет дужи од два сата без прекида обављан преко великих водених површина или копненог пространства без средстава за навигацију. Уколико је простор за путнике био одвојен од пилотске кабине преградом, у посади се морао налазити и један домаћин авиона. Изузетно, дозвољено је да посаду ваздухоплова у ваздушном саобраћају чини само један пилот уколико је ваздухоплов имао највише осам седишта рачунајући и пилотско и ако је упућиван на летове не дуже од четири сата. Наредбом о знацима државне припадности, ознакама регистрације и другим ознакама ваздухоплова одређено је сваки југословенски ваздухоплов унет у регистар ваздухоплова мора носити латинична слова „YU“ и државну заставу СФРЈ као ознаке националне припадности и комбинацију од три слова абецете ако се радило о ваздухоплову са сопственим погоном, односно комбинацију четири цифре ако се радило о ваздухоплову без сопственог погона. Носилац права коришћења, односно сопственик ваздухоплова могао је поред националних ознака да на ваздухоплов нанесе и сопствене ознаке уз сагласност ДЦВП. Знаци припадности ваздухоплова морали су бити нанети на видном месту бојом битно другачијом од боје ваздухоплова и да се одржавају тако да увек остану чисти. Даље је прописана њихова величина и тачан положај на различитим површинама ваздухоплова. Радно време, време летења и одмора посада ваздухоплова регулисано је Правилником о трајању радног времена, времену летења, броју полетања и слетања у току радног времена и дужини дневног одмора чланова посаде ваздухоплова. Према овом правилнику, радно време летачког особља у јавном саобраћају није смело бити дуже од дванаест сати дневно, односно 182 сата месечно, а одређени су и дневни, месечни, тромесечни и годишњи максимуми за време летења.²⁹⁶

Технички развој ваздухопловства и доношење нових међународних правних аката који су регулисали цивилно ваздухопловство захтевали су и стално прилагођавање југословенског законодавства. Уз то, било је потребно отклонити недостатке и нејасноће у постојећим прописима и прилагодити их југословенском државно-правном систему. Нови ЗВП донет је већ 1973. године и имао је 219 чланова подељених у девет глава. Прва глава (чл. 1–25) садржала је опште одредбе и дефиниције, које су остале приближно исте као у

²⁹⁵ *Службени лист СФРЈ*, бр. 12, 24. март 1965.

²⁹⁶ *Службени лист СФРЈ*, бр. 52, 24. новембар 1965; *Службени лист СФРЈ*, бр. 57, 30. децембар 1965. Списак прописа о цивилном ваздухопловству важећих на дан 1. јануара 1977. видети у прилогу 4.

претходном закону. Новину је представљала друга глава (чл. 26–39), која се односила на услове за безбедно коришћење ваздухоплова. Ваздушном пловидбом могле су да се баве организације удруженог рада, друге организације и заједнице, друштвено-политичке заједнице, државни органи (на све њих се односио појам носиоца права коришћења ваздухоплова), као и грађани – сопственици ваздухоплова. Ваздушна пловидба могла се обављати у циљу пружања услуга другим лицима (превоз лица и ствари, односно пружање посебних услуга ваздухопловом – хемијско третирање пољопривредних површина и шума, избацивање предмета у рекламне сврхе, гашење пожара, снимање из ваздуха, школовање летачког особља и др) или за сопствене потребе носиоца права коришћења или сопственика ваздухоплова. Јавни превоз у ваздушном саобраћају дефинисан је као „превоз лица и ствари који је, под једнаким условима, свакоме доступан“. Могао се вршити као редован (линијски) и ванредан (слободан) у унутрашњем и међународном саобраћају. Јавни превоз у редовном ваздушном саобраћају дефинисан је као „превоз који се врши на одређеним релацијама, у одређеном временском периоду и по унапред утврђеном реду летења, а цене и други услови превоза унапред су утврђени и јавно објављени, најмање 15 дана пре ступања на снагу реда летења на који се односе“. Ванредним превозом је сматран „превоз који се врши за одређеног корисника услуга (чартер превоз и авио-такси превоз), под условима који се утврђују уговором између превозиоца и корисника услуга“. Јавни превоз лица и ствари могао се вршити само авионима са најмање два, а у прекоокеанском саобраћају са најмање три мотора. Превозилац у редовном саобраћају морао је да испуни одређене услове у погледу опреме ваздухоплова, потребног броја летачког, техничког и другог особља, и „других експлоатационо-техничких услова“. За прописивање минималних услова задужен је директор СУЦВП. Превозилац је био дужан да прими на превоз свако лице или ствар, у границама капацитета ваздухоплова, ако лице или ствар задовољавају опште услове превоза или нису прописима искључени из превоза. Превозиоцима је остављено право да самостално отварају линије у редовном саобраћају и да утврђују ред летења у складу са важећим прописима. Уколико је више превозилаца вршило саобраћај на истој редовној линији, морали су да ускладе редове летења. У саобраћају између две или више југословенских република, или у међународном саобраћају, усклађивање је вршено самоуправним споразумом. Ред летења морала је да одобри СУЦВП, а утврђиван је за летњу и зимску сезону. Превозилац је био обавезан да се придржава реда летења и да редовно и уредно одржава саобраћај за време његовог важења. Домаћи превозиоци могли су да се баве међународним саобраћајем ако су испуњавали услове из југословенских прописа о ваздушној пловидби и промету робе и услуга са иностранством, као и услове из међународних уговора и правних аката који се односе на међународни ваздушни саобраћај. Страни превозиоци могли су да врше међународни саобраћај са Југославијом ако им је то право додељено међународним уговором или посебном дозволом СУЦВП по претходно прибављено мишљењу Привредне коморе Југославије, ако се радило о редовном саобраћају или „слободном превозу који се обавља у серији“, односно низу чартер летова. Страним превозиоцима је забрањена каботажа осим ако није била изричито дозвољена међудржавним уговором и под условом реципроцитета, односно обезбеђивања истих права за југословенске превозиоце. Забрањен је превоз посмртних остатака у кабини са путницима, а превоз болесних лица, животиња, запаљивих течности, гасова, експлозива и других опасних материја могао се вршити у складу са посебним прописима. Путници су били у обавези да приликом укрцавања у авион предају капетану ваздухоплова оружје и муницију. Органи унутрашњих послова су могли да изврше претрес лица или ствари пре укрцавања на захтев превозиоца или по сопственој иницијативи.²⁹⁷

Трећа глава (чл. 49–149) бавила се безбедношћу ваздушне пловидбе. Уз одредбе преузете из ЗВП из 1965, и ова глава је садржала одређене новине. Према члановима 45 и 46, ваздухоплов се није смео оптеретити преко максималне дозвољене тежине на полетању наведене у уверењу о пловидбености. У ваздухоплов је смело да се укрца онолико лица

²⁹⁷ *Службени лист СФРЈ*, бр. 33, 14. јун 1973.

колико је постојало седишта са сигурносним појасевима. Изузетак су била деца млађа од четири године са пратиоцем, пошто су деца тог узраста седела у крилу пратиоца. У случају да су ваздухопловом превожена претежно деца старости од 4 до 10 година, превозилац је имао обавезу да за уредно и безбедно обављање њиховог превоза обезбеди довољан број чланова посаде. Одређене измене претрпеле су одредбе које су се тичале дозвола за рад особља у ваздушној пловидби. Дозволе издате пилотима ваздухоплова у јавном ваздушном саобраћају важиле су шест месеци, дозволе за рад других чланова посаде истих ваздухоплова важиле су годину дана, а дозволе за спортске ваздухопловце (моторне пилоте, једриличаре и падобранце) издаване су на две године (чл. 81). У погледу вођења ваздухоплова и рада контроле летења, ставом 4 члана 107 уведена је могућност да се на појединим аеродромима или на појединим подручјима могу основати заједничке службе цивилне и војне контроле летења. Члан 108 јасније је дефинисао послове вођења ваздухоплова у односу на одредбе ЗВП из 1965. Вођење је сада вршено помоћу техничких средстава и уређаја на земљи и на ваздухопловима, а на основу метеоролошких и других података важних за безбедност ваздушне пловидбе. За овај посао била је задужена СУЦВП, чија је дужност била и да техничка средства, уређаје и објекте потребне за послове контроле летења одржава у стању које обезбеђује безбедно и несметано вођење ваздухоплова.

За разлику од претходног ЗВП, чланом 121 новог закона уведена је дефиниција аеродрома. Њега су сачињавали потребан копнени или водени простор са полетно-слетним и другим стазама, објектима, уређајима и постројењима намењеним за полетање, слетање и боравак ваздухоплова. Дефиниције три категорије цивилних аеродрома (ваздухопловних пристаништа, спортских аеродрома и аеродрома за сопствене потребе) остале су потпуно исте као и раније, с тим што је чланом 123 одређено да се ваздухопловним пристаништима сматрају и војни аеродроми или њихови делови који су по одобрењу Савезног секретаријата за народну одбрану (ССНО) отворени за јавни саобраћај. Полетно-слетне и друге стазе, платформе, објекти, уређаји, постројења и други делови војних аеродрома који су се могли користити за јавни саобраћај одређивани су уговором између ССНО и носиоца права коришћења аеродрома. Чланом 126 уведена је подела аеродрома на класе и категорије. Док су класе одређиване на исти начин као у ЗВП из 1965, категорије су одређиване према опремљености аеродрома уређајима и инсталацијама које служе за безбедно и полетање ваздухоплова. Новину је представљала и одредба члана 136 да ваздухопловна пристаништа морају имати простор и опрему за преглед пртљага, робе и ваздухоплова, ради провере или утврђивања да ли се ради о експлозиву или о некој другој опасној материји намењеној за превоз ваздухопловом. За ове прегледе је требало обезбедити просторије и одговарајућу опрему. СУЦВП је имала право да забрани употребу ваздухопловног пристаништа уколико простор и опрема за такве прегледе нису обезбеђени.

Четврта глава новог ЗВП (чл. 150–166) бавила се регистрацијом ваздухоплова, али није донела значајније измене у односу на стари закон. У суштини, само су одредбе првог одељка треће главе старог ЗВП издвојене у посебну главу новог закона. Исто важи и за пету главу, посвећену удесима, трагању и спасавању (чл. 167–177). Шеста глава, којом је одређен статус инспекције безбедности ваздушне пловидбе (чл. 178–191), донела је промену у систему надзора над цивилним ваздухопловством. Укинута су аеродромски инспекторати, који су замењени обједињеном инспекцијском службом при СУЦВП, мада су овлашћења, права и обавезе ваздухопловних инспектора остали исти. Седма глава (чл. 192–194) обухватала је одредбе о органима задуженим за вођење прекршајног поступка, осма (чл. 195–210) казнене, а девета (чл. 211–219) прелазне и завршне одредбе. Као што се види из изложеног, ЗВП из 1973. је јасније дефинисао поједине сегменте цивилног ваздухопловства, посебно по питањима ваздушног саобраћаја, али је велики број норми остао исти или је минимално измењен у односу на ЗВП из 1965.

Попут ЗВП, и други прописи су трпели измене из истих разлога. На пример, новим Правилником о броју и саставу чланова посаде ваздухоплова из 1974, одређено је да се у посади ваздухоплова мора налазити и један авиомеханичар – летач ако је то предвиђено

упутством за коришћење ваздухоплова и ако му је одређен обим рада током лета. Одредба о присуству навигатора у саставу посаде је измењена тако да је морао бити присутан током лета преко великих водених површина или пространстава без навигационих средстава у трајању од најмање три сата. Број домаћина авиона зависио је од броја и распореда излаза и помоћних излаза из ваздухоплова, и то тако да је на сваки излаз долазио по један домаћин, а за помоћне излазе је број домаћина одређиван према упутствима за коришћење ваздухоплова. Разлог за овакве измене лежи у чињеници да су од доношења претходног правилника у употребу уведени нови авиони већих димензија, тежина и капацитета, али и технолошки напреднији, што је смањило потребу за присуством механичара-летача и навигатора, али повећало потребе за кабинским особљем. Каснијим правилником, донетим 1978, одређено је да навигатор мора бити у саставу посаде ако лет траје дуже од три сата над подручјем без радио-навигационих средстава (није направљена разлика између лета над копном или морем) ако у ваздухоплову „нису на домаћају пилота уграђени двоструки аутоматски уређаји за дуголинијску навигацију“. Како су до тада авиони у ваздушном саобраћају добили такве системе, то је значило да су навигатори постали непотребни. За дуже линије је дозвољена могућност рада проширених (додати по један први пилот и механичар летач, као и одговарајући број чланова кабинског особља у зависности од капацитета авиона) или удвојених посада (по два члана на свакој дужности). Кратке, средње и дуге линије дефинисане су Правилником о трајању радног времена [...] посаде ваздухоплова из 1980. као линије дужине до 1.500 километара, од 1.500 до 3.000 километара и преко 3.000 километара.²⁹⁸

Изменама Кривичног законика СФРЈ донетим 1973. уведена су посебна кривична дела отмице ваздухоплова и угрожавања безбедности лета ваздухоплова. Чланом 272а, став 1, предвиђена је казна строгог затвора без назначеног трајања за преузимање контроле над ваздухопловом у лету применом силе или уз озбиљну намеру да се примени сила. У случају постојања отежавајућих околности предвиђена је казна строгог затвора у трајању од двадесет година (став 2). Чланом 272б, став 1, забрањена је казна строгог затвора у трајању до десет година за постављање или уношење у ваздухоплов експлозивне или друге сличне направе или супстанце, уништавање или оштећење навигационих уређаја или доношење других облика штете ваздухоплову, давање лажних информација у вези са летом ваздухоплова или довођење у опасност безбедности лета ваздухоплова на било који други начин. Према ставу 2, ако је дело из претходног става учињено са намером да се уништи ваздухоплов или изазове смрт једне или више особа, или је довело до таквих исхода, кривац је могао бити осуђен на најмање десет година строгог затвора или на смртну казну. У случају да је дело из става 1 учињено из нехата, извршилац је могао бити кажњен затвором.²⁹⁹

Већ крајем 1970-их јавила се потреба за доношењем новог ЗВП. Поново је закон требало ускладити са променама у државно-правном поретку СФРЈ и организацији институција надлежних за ваздушну пловидбу (нови устав СФРЈ донет је 1974, послове СУЦВП преузели су СКСВ, СВИ и СУКЛ 1976–1977. године), али и донети мере које ће повећати безбедност ваздушног саобраћаја, значајно угрожену низом тешких удеса у периоду од 1971. до 1976. године. Нови ЗВП донет је 1978. године и имао чак 345 чланова подељених у пет делова (Основне одредбе, Ваздушна пловидба, Безбедност ваздушне пловидбе, Казнене одредбе, Овлашћења, прелазне и завршне одредбе). У закон су унети новоформиран државни органи. Поједине одредбе ранијег ЗВП само су проширене. На пример, чланом 164, који је регулисао рок важења дозвола летачког особља, одређено је да дозвола професионалног пилота, навигатора-летача и механичара-летача важи дванаест месеци, а професионалног пилота прве класе и саобраћајног пилота – шест месеци. Важност дозволе за све категорије пилота могла је да престане и пре истека поменутог рока уколико

²⁹⁸ *Службени лист СФРЈ*, бр. 27, 23. мај 1974; *Службени лист СФРЈ*, бр. 57, 20. октобар 1978; *Службени лист СФРЈ*, бр. 65, 21. новембар 1980.

²⁹⁹ *Службени лист СФРЈ*, бр. 6, 8. фебруар 1973.

носилац дозволе шездесет дана у континуитету није вршио послове за које му је дозвола издата. Највеће новине у односу на претходни закон односиле су се управо на питања безбедности ваздушне пловидбе. Друга глава другог дела, *Ваздушни саобраћај и друге делатности у ваздушном саобраћају*, имала је два одељка. Први се бавио посебним условима за вршење јавног превоза у ваздушном саобраћају. Јавни превоз је, по правилу, вршен ваздушним путевима као редовни и ванредни у домаћем и међународном саобраћају. ОУР у ваздушном саобраћају, односно превозилац, био је дужан да, у зависности од обима и врсте саобраћаја, испуњава прописане услове по питањима категорије, намене и броја ваздухоплова, количине и врсте резервних делова, као и броја летачког, техничког о другог стручног особља. Превозилац је, уз ове услове, могао да учествује у међународном ваздушном саобраћају ако је испуњавао услове из међународних уговора. Превозиоци су самостално одлучивали о успостављању линија у редовном саобраћају, а ред летења, утврђен на основу ЗВП и других прописа, усаглашаван је самоуправним споразумом између превозиоца и ОУР за аеродромске услуге. Други одељак бавио се посебним условима за вршење других делатности у ваздушној пловидби, попут употребе ваздухоплова у пољопривреди, шумарству, здравству и спорту.

Четврти пододељак трећег одељка прве главе трећег дела увео је у ЗВП особље службе контроле летења. Овде су поновљене и проширене одредбе Закона о изменама и допунама Закона о савезним органима управе, савезним саветима и савезним организацијама из 1977. које су се односиле на раднике СУКЛ. Контролор летења је дефинисан као „лице које на основу дозволе за рад врши одређене послове контроле летења и вођења ваздухоплова у служби контроле летења“. Дозвола за рад контролора летења важила је дванаест месеци, а могао је да врши само оне послове и да ради само на оним уређајима за које је добио дозволу. Контролор није смео да напусти радно место или да се удаљи из службене просторије без дозволе непосредног руководиоца. Био је дужан да обавести руководиоца о сваком угрожавању безбедности ваздушне пловидбе или ванредном догађају у вези са својим пословима. Трајање непрекидног рада, трајање и распоред смена, као и дужина дневног одмора контролора летења утврђивани су у зависности од услова који утичу на његову психофизичку способност безбедног, правилног и благовременог обављања радне обавезе, а нарочито од врсте и обима посла у обласној, терминалној и аеродромској зони, од врсте и опремљености аеродрома, као и од доба дана и метеоролошких услова под којима је вршен ваздушни саобраћај. Контролор летења који непосредно врши послове и задатке контроле летења и вођења ваздухоплова имао је право на посебан одмор ради одржавања психофизичке кондиције у трајању од петнаест дана годишње. Посебним прописом утврђиван је месечни, тромесечни и годишњи фонд радног времена особља контроле летења. Контролор није смео да ступи на рад нити да ради супротно прописима о трајању непрекидног рада, трајању смене, времену дневног одмора и одмора између смена. Непосредни руководиоцац није смео да нареди такав рад и био је дужан да редовно контролише психофизичко стање контролора и предузима одговарајуће мере. Особље службе контроле летења било је дужно да извршава наређења овлашћеног руководиоца. Ако би радник сматрао да наређење није у складу са законом, био је дужан да на то упозори издаваоца наређења или свог непосредног руководиоца, а да затим наређење изврши. У том случају је за незаконито наређење био одговоран само издавалац, а у супротном – и извршилац. Радник контроле летења није смео да изврши наређење чије би извршење представљало кривично дело и морао је да о таквом наређењу писмено обавести непосредно вишег руководиоца од оног који је издао наређење. Радник контроле летења могао је бити премештен у друго место и без свог пристанка уколико је то захтевала служба. Премештени радник имао је право на накнаду путних и селидбених трошкова, као и на додатак за одвојен живот ако је издржавао породицу, а СУКЛ је била дужна да му у року од две године од премештаја обезбеди стан. Уколико до тога не би дошло, СУКЛ је била дужна да радника, на његов захтев, врати на претходно радно место.

Друга глава трећег дела садржала је одредбе које су се односиле на контролу летења и вођење ваздухоплова. За ове послове била је задужена СУКЛ преко својих подручних организационих јединица: обласне контроле летења, терминалне контроле летења и аеродромске контроле летења. У њеној надлежности налазили су се и југословенски војни ваздухоплови. Аеродромска контрола летења морала је бити организована на сваком ваздухопловном пристаништу, школском аеродрому за обуку саобраћајних пилота и војном аеродрому, а на осталим аеродромима – ако је то захтевала безбедност ваздушне пловидбе. Обласна контрола летења вршила је „послове контроле летења и вођења ваздухоплова у ваздушном простору области, као и послове контроле летења и вођења ваздухоплова који врше прелет без слетања на домаћи аеродром [...]“. Терминална контрола летења била је задужена за послове контроле летења и вођења ваздухоплова у ваздушном простору терминала, а аеродромска контрола за исте послове у ваздушном простору аеродрома, у доласку и одласку ваздухоплова, као и да даје сагласности на план лета ваздухоплова.

Трећа глава трећег дела бавила се угрожавањем безбедности ваздухоплова у лету, трагањем за ваздухопловима, спасавањем и испитивањем удеса. Свако опасно приближавање ваздухоплова (положај два или више ваздухоплова при коме је њихова међусобна удаљеност испод прописане, односно испод минимума за раздвајање ваздухоплова) је дефинисано као угрожавање ваздухоплова у лету и морало је бити испитано. Вође ваздухоплова и контролори летења били су дужни да у случају опасног приближавања предузму све мере за отклањање опасности. Као орган задужен за испитивање угрожавања безбедности одређена је Комисија за испитивање угрожавања безбедности ваздухоплова у лету, сталан орган који је образовао директор СУКЛ уз сагласност председника СКСВ. Комисију су чинили председник и потребан број чланова из реда стручњака за контролу летења и летачка питања, као и други стручњаци по потреби. Именовани су на почетку сваке календарске године међу стручњацима из ССНО, стручне службе СКСВ, СУКЛ, СВИ, ОУР и других организација из области ваздушне пловидбе. Комисија је по завршетку свог рада морала да састави извештај и поднесе га СУКЛ, СКСВ, другим надлежним органима и корисницима ваздухоплова који су учествовали у опасном приближавању. Ако је у угрожавању безбедности ваздухоплова у лету учествовао страни ваздухоплов, СУКЛ је била дужна да о томе обавести надлежне органе земље којој ваздухоплов припада, као и његовог сопственика, те да им достави налазе и закључке Комисије за безбедност по завршетку њеног рада. Комисија за испитивање удеса ваздухоплова остала је посебан орган који је по потреби формирао СКСВ.³⁰⁰

Последњи закон о ваздушној пловидби у СФРЈ донет је 1986. године. У односу на претходни, овај закон није донео битне измене осим бољег регулисања појединих аспеката ваздушне пловидбе. Неке од њих су се односиле на чланове посада ваздухоплова. На пример, члан 149 променио је рок важности дозвола особља, тако да су све дозволе летача и кабинског особља у ваздушном саобраћају (професионалних пилота авиона и хеликоптера, професионалних пилота авиона прве класе, саобраћајних пилота авиона и хеликоптера, механичара-летача, навигатора, домаћина авиона) важиле дванаест месеци. Само су дозволе спортских пилота свих ваздухоплова и верификатора-летача важиле 24 месеца. Професионални пилоти прве класе и саобраћајни пилоти старији од четрдесет година морали су да буду подвргнути здравственом прегледу на сваких шест месеци и да дају доказе о непрекидном летењу у складу с прописима. Пилот који није вршио послове за које му је издата дозвола дуже од шездесет дана (деведесет за спортске пилоте) морао је да прође проверу пред инструктором летења, односно овлашћеним наставником. Чланом 151 одређено је да радно време чланова посаде ваздухоплова у јавном превозу може трајати највише четрдесет сати недељно и највише 160 сати у тридесет узастопних дана. Време летења посаде ограничено је на 28 часова недељно, односно 85 часова у тридесет узастопних

³⁰⁰ *Службени лист СФРЈ*, бр. 22, 28. април 1978; *Службени лист СФРЈ*, бр. 24, 22. април 1988; *Службени лист СФРЈ*, бр. 80, 8. децембар 1989; *Службени лист СФРЈ*, 8. јун 1990.

дана. Дневни одмор члана посаде морао је трајати најмање десет часова без прекида. Овај ЗВП је уз мање измене и допуне остао до распада СФРЈ.³⁰¹

Још један закон од значаја за југословенски ваздушни саобраћај био је Закон о облигационим и основним материјално-правним односима у ваздушној пловидби, донет 1977. године. Њиме су уређени односи настали уговором о превозу путника, уговором о превозу ствари, уговором о посебној услузи извршеној ваздухопловом и уговором о узимању ваздухоплова у закуп, као и односи настали у случају штете који би ваздухоплов у лету причинио људима или стварима на земљи. Први део закона садржао је опште одредбе. Други део закона покривао је облигационе односе, односно уговоре о превозу путника и ствари, превоз у ком је учествовало више превозилаца, прихват и отпрему путника, пртљага и ствари, уговоре о посебним услугама и закупу ваздухоплова, одговорност за штету коју ваздухоплов у лету причини на земљи, уговоре о осигурању у ваздушној пловидби и застаривање потраживања насталих на основу поменутих уговора. Трећи део закона уређивао је основне материјално-правне односе везане за ваздухоплов, односно право на располагање ваздухопловом у друштвеном власништву, својинско-правне односе и заложно право (уговорно и законско) над ваздухопловом. Четврти део бавио се поступком извршења и обезбеђења над ваздухопловом, односно принудним извршењем судских одлука које су подразумевале пленидбу ваздухоплова. Пета глава била је посвећена меродавном праву, односно примени овог закона у међународном ваздушном саобраћају, док је шеста обухватала овлашћења, прелазне и завршне одредбе. Судаћи по архивским документима, доношење сличног закона разматрано је још око 1961, када је израђен преднацрт Закона о превозу у јавном саобраћају ваздушном путем. Овај закон требало је да замени услове превоза које су самостално прописивали авиопревозиоци на територији ФНРЈ и очекивало се да ће бити донет заједно са Законом о ваздушној пловидби и Законом о предузећима за аеродромске услуге. Из извора није јасно који су били разлози за одлагање регулисања ове материје све до 1977. године. Можемо рећи да је током посматраног периода југословенско законодавство ишло у корак са развојем ваздухопловства и напустило провизорно стање настало доношењем Уредбе о ваздушној пловидби из 1949. Природно, на његов развој је утицао и државни поредак земље, односно устројство управног апарата.³⁰²

4.2. Појава нових авиокомпанија

Од 1949. до 1961. године, ЈАТ је био једина авиокомпанија у Југославији. Оснивање љубљанске Адрије, а затим и загребачке Пан Адрије, створило је потребу да се регулишу међусобни односи и ускладе активности југословенских авиопревозилаца на страним тржиштима, у шта су били укључени и савезни органи који су организовали најмање два саветовања у ту сврху. Деветнаестог септембра 1961. одржан је састанак представника Секретаријата СИВ-а за саобраћај и везе и Савезне саобраћајне коморе са директорима ЈАТ-а, Адрије и Пан Адрије Миланом Симовићем, Мирком Златнаром и Николом Кајићем. На овом саветовању закључено је да је потребно основати Савет гране ваздушног саобраћаја при Савезној саобраћајној комори због оснивања нових предузећа за ваздушни саобраћај и за аеродромске услуге, да предузећа што пре доставе своје планове за 1962. годину, да Савет гране састави елаборат о даљем развоју ваздушног саобраћаја, као и да се директори авиокомпанија састају једном месечно због непосредне сарадње. У подсетнику Богољуба Карањца, саветника секретара за саобраћај и везе, могу се пронаћи интересантни предлози о даљем развоју југословенског ваздушног саобраћаја. Ради боље међусобне сарадње, предложено је да се оснује пословно удружење југословенских авиопревозилаца. У погледу школовања летача, предложено је да се заједнички користе капацитети Школског центра

³⁰¹ *Службени лист СФРЈ*, бр. 45, 1. август 1986.

³⁰² *АЈ*, 599-293, Преднацрт Закона о превозу у јавном саобраћају ваздушном путем, без броја, фебруар 1961; *Службени лист СФРЈ*, бр. 22, 22. април 1977.

ЈАТ-а као јединог те врсте у земљи. По питањима службе прихвата и отпреме и техничке службе, предложено је да се склопе уговори о сарадњи између три авиокомпаније, а да се усклађивања планова инвестиција и рада, укључујући набавку и унификацију флоте и другог материјала врше сарадњом ЈАТ-а, Адрије и Пан Адрије, али уз већи утицај државне управе која би одобравала инвестиционе програме и давала сагласности на увоз.

Вероватно најзначајнији предлог тицао се разграничења делокруга рада предузећа за ваздушни саобраћај. Сва три предузећа су у оснивачким актима навела исте делатности (унутрашњи и међународни редовни и ванредни транспорт, привредна авијација, прихват и отпрема путника, одржавање ваздухопловног материјала итд), што је могло да доведе до неусклађености рада и нелојалне конкуренције. Свуда у свету владала је оштра конкуренција међу авиопревозиоцима, а међу компанијама у појединим европским државама је успостављан систем поделе рада и разграничења пословања. Као пример је наведена Француска, где су поред државног Ер Франса пословале још две велике приватне компаније, УАТ и ТАИ. Док је Ер Франс пословао у читавом свету, УАТ је саобраћала претежно међу француским колонијама у Африци, ТАИ на Далеком истоку, а 1961. се спремало спајање УАТ и ТАИ. Сматрало се да постоји простор за сва три југословенска предузећа за ваздушни саобраћај, али да је потребно међу њима извршити поделу посла. У тој подели ЈАТ-у би вршио редовни унутрашњи и међународни саобраћај, Адрија – унутрашњи и међународни чартер саобраћај, а Пан Адрија – туристички саобраћај, аеро-такси службу и послове привредне авијације.³⁰³

За 13. октобар 1961. био је заказан састанак представника три југословенске авиокомпаније, савезних секретаријата за робни промет и саобраћај и везе, УЦВ и Туристичког савеза Југославије. Очекивало се да представници туристичких организација изнесу своје потребе које је требало задовољити ваздушним саобраћајем, да компаније представе своје могућности и планове, а да УЦВ објасни правне могућности рада у чартер саобраћају. Од авиокомпанија се очекивало да максимално ускладе своје активности на страним тржиштима, као и да ускладе свој рад са туристичким организацијама. Држава је била спремна да у свему штити домаће превозиоце, и да захтева реципроцитет према страним превозиоцима. Поступци из 1961. били су уједно почетак приче о могућој интеграцији југословенских авиокомпанија која ће се провлачити све до 1977. године.³⁰⁴

Ипак, у једној каснијој белешци Карањац је изнео другачије ставове. Планове рада три предузећа, од чега једног у редовном и два у чартер саобраћају, окарактерисао је као нереалне. Очекивали су пораст обима унутрашњег саобраћаја од 46,5% и међународног саобраћаја од чак 143,8% у 1962. години у условима најављене либерализације међународног саобраћаја, односно проширивања комерцијалних права за иностране компаније у Југославији. Укупан губитак би порастао са 680.000.000 динара на 1.057.000.000 динара, од чега 207.000.000 код Пан Адрије и 170.000.000 код Адрије. Планиран је пораст флоте са 27 на 39 летелица пет различитих типова уз низак степен унификације, пошто би само један тип авиона био присутан у флоти више од једне компаније. Међусобна конкуренција могла је само да допринесе неекономичном пословању, повећавању дотација и користи за стране превозиоце. Како је Карањац закључио, југословенски ваздушни саобраћај је у том тренутку кренуо у правцу супротном од светских токова. Како је навео: „На овом плану а нарочито одсуство јединства и координације, баш се испољава принцип „подели па владај“, што ће се неповољно одразити на положај југословенског ваздушног саобраћаја на тржишту ваздухопловних услуга међународног карактера“.³⁰⁵

³⁰³ АЈ, 599-293, белешка *Разматрања о питању координације рада ваздушног саобраћаја*, без броја, 22. децембар 1961; АЈ, 599-341, Материјали са састанка о сарадњи међу предузећима за ваздушни саобраћај, без броја, 19. септембар 1961.

³⁰⁴ АЈ, 599-293, Тезе за састанак о сарадњи између туризма и ваздушног саобраћаја у 1962. години, без броја, 10. октобар 1961.

³⁰⁵ АЈ, 599-293, белешка *Разматрања о питању координације рада ваздушног саобраћаја*, без броја, 22. децембар 1961.

Без обзира на појаву конкуренције на територији Југославије, све успешније пословање ЈАТ-а настављено је и у следећој деценији. Године 1962. ЈАТ је обележио петнаесту годишњицу од почетка рада. У тој години, превезено је 264.305 путника у редовном и 19.923 путника у ванредном саобраћају, као и 3.131 тона робе и поште. Дотација из савезног буџета сада је чинила свега 15% од укупних прихода предузећа, а потписан је и уговор о набавци три млазна авиона типа Каравела. Већ 1963. ови авиони су уведени у употребу и постали носиоци међународног саобраћаја. Паралелно с тим је започело пребацивање Конвера у домаћи саобраћај. Понуђени капацитет порастао је за 59%, што је уједно довело до пада његовог искоришћења са 60% на 55,1%, али је број превезених путника порастао са 284.000 на 379.000. Овакви резултати представљали су знак да су постављени темељи за успешан даљи развој ЈАТ-а и југословенског ваздушног саобраћаја у целини. Извршена је и промена визуелног идентитета компаније увођењем нове шеме бојења авиона, засноване на југословенској застави, чији је најупечатљивији део био овал на репу са словима ЈАТ, популарно познат као „ЈАТ-ово јаје“.³⁰⁶

Ново време захтевало је и новог директора компаније. Симболично, прву Каравелу су 21. јануара 1963. заједно дочекали одлазећи и нови директор ЈАТ-а, Милан Симовић и Видомир Крунић, први директор ЈАТ-а који на то место није дошао из војних структура. Рођен је 1917. године у Портервилу (Калифорнија, САД), од родитеља досељеника из Херцеговине. Са њима се неколико година касније преселио у Краљевину СХС. У Требињу је завршио основну школу, у Дубровнику гимназију, а у Београду Економски факултет. Заједно са млађим братом се током студија придружио комунистичком покрету. У мају 1941. се вратио у Требиње, где се придружио партизанима. Касније се разболео, тако да је морао да буде остављен у једној кући на лечењу, али су га Италијани заробили и послали у Бари на лечење, после чега је био интерниран на острву Мамула до капитулације Италије. Остатак рата провео је у партизанским редовима. После 1945. је обављао више политичких дужности у НР Босни и Херцеговини, да би од 1948. до 1952. био генерални директор београдског Технопромета. Од 1952. до 1960. био је економски саветник у амбасадама Југославије у Паризу, Пекингу и Њу Делхију, а од 1960. до 1963. обављао је дужност заменика савезног секретара за спољну трговину. На чело ЈАТ-а дошао је 1963. на предлог Александра Ранковића, који је сматрао да „цивилну авијацију треба да води цивилно лице које познаје банкарство“. Његово руковођење ЈАТ-ом остало је упамћено по подршци идејама и иницијативама које су доприносиле компанији и које су износили сами запослени, као и по напретку у сваком погледу, а посебно комерцијалном и технолошком. За време његовог мандата значајно је проширена мрежа линија у Европи и уведене прве прекоокеанске линије, модернизована је флота набавком већег броја нових летелица и промењен систем њихове набавке већим ослоном на кредите из иностранства уместо на подршку државе. Са места директора ЈАТ-а отишао је 1975, после чега је искључен из СКЈ уз образложење да је један од одговорних за тежак економски положај ЈАТ-а у последњим годинама свог руковођења компанијом. По одласку из ЈАТ-а постављен је за амбасадора Југославије при ИКАО, а од 1977. до 1979. био је и потпредседник ове организације. Преминуо је 1998. године.³⁰⁷

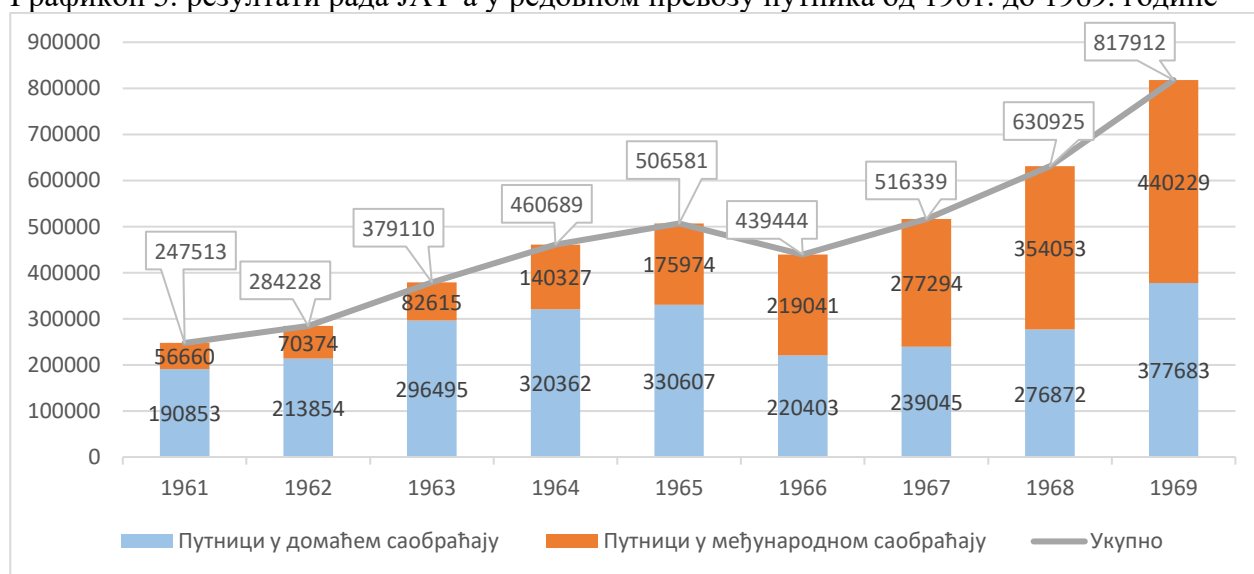
Половина 1960-их година довела је до промене оријентације пословања ЈАТ-а. Привредна реформа покренута у СФРЈ 1965. године требало је да представља раскид са последњим остацима административног управљања привредом и превођење предузећа на рентабилно пословање без дотација, али је довела и до раста трошкова услед укидања премија на нето девизни прилив, повећања камата и раста цене горива, која је постала виша него на страним аеродромима. ЈАТ је у том циљу спровео неколико мера. Укинута је више категорија повлашћених карата, а тарифе у домаћем саобраћају су порасле за 21,3% услед

³⁰⁶ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, br. 8, 1962, 12–13; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 11–12; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1963*, br. 10, 1964, 13–14; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 76; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 86–87, 95, 109–110.

³⁰⁷ Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 159–160.

раста трошкова за 24%. Овакве мере довеле су до пада броја превезених путника у унутрашњем саобраћају, али је број путника на међународним линијама наставио да расте током 1966. у односу на претходну годину. Испоставило се да је стагнација била привремена и већ 1967. премашен је пословни резултат из 1965. То је уједно била прва година у којој је број путника у међународном саобраћају био већи од броја путника на домаћим линијама. Међутим, ЈАТ је и даље пословао са губицима, а дотације из савезног буџета су постепено смањиване (године 1966. сведене су на покривање 3% укупног губитка), тако да је ЈАТ негативне ефекте пословања почео да надокнађује на друге начине. Поред повећања цена карата, постигнути су споразуми о покрићу дела губитака са републикама Босном и Херцеговином и Македонијом, као и општинама Приштина, Тиват, Жабљак, Иванград и Мостар на линијама које су за њих биле од посебног значаја. На појединим линијама је смањен број летова, а неке су и укинуте. Овакве мере представљале су прелазак ЈАТ-а на пословање по тржишним принципима, а стечена искуства примењивана су у међународном саобраћају, где је оштра конкуренција захтевала велику прилагодљивост. Интересантно је да је постепено почео да слаби и сезонски карактер ваздушног саобраћаја. Према подацима из *Годишњег билтена ДЦВП*, однос рада ЈАТ-а у августу 1967. наспрам јануара исте године био је 4,4:1, док је претходних година био и 10:1. ЈАТ је те године летео на 83 линије (29 домаћих и 54 међународне), од чега 24 сезонске (7 домаћих и 17 међународних). Просечан број запослених у компанији током 1967. године износио је 1.900, а на дан 31. децембра их је било 2.131. Просечно дневно искоришћење авиона било је 2 сата и 35 минута за ДЦ-3, 5 сати и 22 минута за Конвере и 6 сати и 19 минута за Каравеле.³⁰⁸

Графикон 5: резултати рада ЈАТ-а у редовном превозу путника од 1961. до 1969. године³⁰⁹



Нови систем субвенционисања ЈАТ-а добро илуструју два примера, један у домаћем и један у међународном саобраћају. У првом случају, ЈАТ је намеравао да од 1. јануара 1967. обустави сав саобраћај према Сарајеву као нерентабилан, али је Извршно веће те републике најавило подизање новог аеродрома и финансијску потпору за наставак саобраћаја. Како је писала *Борба*, очекивало се да модернизација инфраструктуре допринесе мањем броју дана током којих је аеродром затворан због метеоролошких неприлика, што би довело до већег

³⁰⁸ АЈ, 130-729-1185, Информација о разматрању економског положаја предузећа ваздушног саобраћаја, на седници Одбора Привредног већа за саобраћај и везе, 22. новембар 1966; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1965*, br. 12, 1966, 3, 14–15; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1967*, br. 14, 1968, 13; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 86; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 95, 111–114.

³⁰⁹ Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишњег билтена Дирекције за цивилну ваздушну пловību*, као и: *Statistika jugoslovenskog civilnog vazduhoplovstva 1970–1971*, ur. Milica Patnogić, Beograd 1972.

интереса путника, посебно пословних људи, за путовање авионом. Са финансијске стране, најављена је дотација од 50.000.000 старих динара, односно пола милиона нових динара, коју би исплаћивало Извршно веће Босне и Херцеговине, а још 30.000.000 би исплаћивале четири општине Града Сарајева и Мостар. Како је и Мостар требало до буде погођен одлуком о укидању неисплативих линија, ЈАТ-у је предлагано да се авион током истог дана врати за Мостар, да одржава линију сваког другог дана или да Мостар учини тачком међуслетања на линији Београд – Сплит. ЈАТ је захтевао додатних 40.000.000 старих динара за покривање очекиваних губитака, али су сарајевске власти сматрале да би тај губитак могао да се елиминише смањивањем броја летова. У другом случају радило се о линији Београд – Тирана. Према подацима изнетим у допису комерцијалног директора ЈАТ-а Гојка Војводића Секретаријату СИБ-а за саобраћај, ЈАТ је у мају 1964. од ДСИП-а тражио да покрије планирани губитак на линији Београд – Тирана у износу од 10.346.000 динара. Ово је била једина међународна линија на којој су коришћени авиони типа ДЦ-3 са 26 седишта и једном недељном фреквенцијом. За читаво прво тромесечје 1964. године на овој линији је извршено осам летова на којима је укупно превезено 26 путника и 227 килограма терета. Управни одбор ЈАТ-а је донео одлуку о укидању ове линије као нерентабилне, али је на инсистирање ДСИП-а ипак задржана. Оправдање је било да се ради о јединој саобраћајној вези између Југославије и Албаније, „као и да постоје одређени политички разлози који указују на потребу даљег летења“. ДСИП је упутио ЈАТ на решавање овог питања код СИБ-а уз образложење да не може да покрије губитак на линији Београд – Тирана. ЈАТ се зато обратио Секретаријату за саобраћај и везе, који је његов захтев у септембру проследио на разматрање Савезном секретаријату за буџет и организацију управе. Нема извора о крајњем решењу овог питања.³¹⁰

Током 1960-их година, удео ваздушног саобраћаја у превозу туриста ка Југославији био је прилично низак, свега око 3%, док је у другим земљама био неупоредиво већи (Француска и Италија око 20%, а у Шпанији 40%). До 1970. овај показатељ је порастао на 5%, што је и даље било недовољно. Да би се допринело повећању броја туриста, нарочито дуж приморја, било је потребно изаћи у сусрет новом сегменту ваздушног саобраћаја, односно чартер летовима. Овај назив потиче од уговора (charter) који су туристичке агенције склапале са авиокомпанијама у циљу закупа читаве летелице за превоз група туриста на њихова одредишта.. ЈАТ је од 1950-их година повремено вршио ванредне, односно специјалне летове за превоз појединачних група туриста, али је очекивано омасовљење туризма на југословенском приморју захтевало трајније решење. У ЈАТ-у је већ постојало Одељење за чартер при Комерцијалној дирекцији, а чартер саобраћај се заснивао на слободним капацитетима преосталим из редовних линија. Миодраг Васиљевић, бивши ЈАТ-ов представник у Минхену, на основу искуства стеченог у иностранству, предложио је директору Видомиру Крунићу да се чартер саобраћај организује у оквиру посебне целине, независне од Комерцијалне дирекције. На основу овог предлога, године 1969. је у оквиру ЈАТ-а основан Погон за чартер саобраћај Ер Југославија. Овај погон требало је да самостално послује под својим именом и са сопственим средствима и људством, а да односе са матичном компанијом уређује уговорима. У интерним новинама ЈАТ-а је објављена чак и илустрација авиона са ознакама Ер Југославије. Ипак, ова замисао се није сасвим остварила, већ је Ер Југославија остала само једна од радних организација у саставу ЈАТ-а и користила искључиво ЈАТ-ове авионе и посаде. Ипак, послужила је сврси: ЈАТ је систематски решио питање свог рада на чартер тржишту, а Ер Југославија је коришћена као средство за лакши улазак на инострана тржишта, посебно у дуголинијском саобраћају. Поред ЈАТ-ових, Ер Југославија је користила и слободне капацитете ЈРВ из „ескадриле СИБ-а“ када нису били потребни држави.³¹¹

³¹⁰ АЈ, 599-259, допис ЈАТ-а Секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе, бр. 15943, 24. јул 1964. са прилозима; „Градиће се модеран аеродром“, „Пристаниште на путу за Сплит“, *Борба*, 28. децембар 1966, 5.

³¹¹ АЈ, 130-729-1185, Информација о проблематици ваздушног саобраћаја са предлогом мера, 1. јун 1968; исто, Информација о стању ваздушног саобраћаја са предлогом мера, без броја, 10. фебруар 1970; I. Jovanović, „Rađa se Yugair“, *JAT Bilten*, br. 4, 20. avgust 1969, 3; I. Jovanović, „Stvoriti funkcionalnu organizaciju“, *JAT Bilten*, br. 9, 20. januar 1970, 1–2; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 129–131.

И друге делатности унутар ЈАТ-а пратиле су развој компаније. Техничка служба је све до 1965. део своје делатности обављала на старом београдском аеродрому, после чега се преселила у новоподигнути хангар на новом. Године 1969. додељена јој је потврда америчке Савезне управе за ваздухопловство о праву на вршење свих видова одржавања свих летелица произведених у САД. Године 1967. формирано је сопствено Одељење за припремање хране, познато и као Кетеринг-служба. Привредна авијација такође је прешла на нови аеродром и појачавала своје капацитете увођењем у употребу већег броја нових авиона, од којих је део коришћен за услуге лаке пословне авијације. Године 1968. набављен је први рачунар и формиран Електронски центар.³¹²

Ваздушни саобраћај се у овом периоду веома брзо развијао, али је и даље заостајао у односу на друге земље. Према подацима за 1967. годину изнетим у информацији СУЦВП о проблемима ваздушног саобраћаја достављеној СИБ-у 1968, Југославија је и даље била на зачељу међу европским земљама по броју путника на 1.000 становника (12 у Југославији, 42 у Бугарској, 57 у Грчкој, 59 у Шпанији, 71 у Чехословачкој и 88 у Финској). Авионску флоту су и даље чинили превасходно клипни авиони који су убрзано застаревали. Унутрашњи саобраћај је и даље био нерентабилан због кратких линија, мале фреквенције саобраћаја на неким релацијама (често само један лет дневно) и цена које су, упркос повећању, и даље биле испод економског нивоа, а губитак ЈАТ-а умањиван је регресима, дотацијама и пребацивањем средстава из других делатности ЈАТ-а. Посебан проблем била је чињеница да је авионско гориво у Југославији било и до 30% скупље него у иностранству, за шта је кривљен монополистички положај домаћих рафинерија нафте. Чак ни међународни саобраћај није био сасвим рентабилан, будући да је ЈАТ током 1967. забележио приход од 165.217.000 динара, трошкове од 167.863.000 динара, односно губитак од 2.646.000 динара. Решења за овакав положај ваздушног саобраћаја, а на првом месту ЈАТ-а, било је неколико: покретање интерконтиненталног саобраћаја, додељивање кредита са бенефицираним каматама, укидање царине на ваздухопловни материјал који се не производи у земљи, смањивање цена горива, задржавање цена аеродромских услуга, спровођење интеграције предузећа у ваздушном саобраћају у јединствено здружено предузеће. Исти проблеми и исте препоруке могли су се наћи и у сличној информацији коју је СУЦВП доставила СИБ-у две године касније.³¹³

Све до 1970. године, унутрашња организација ЈАТ-а задржала је исти облик какав је имала од 1950-их година. Њену основу и даље су чиниле четири дирекције – Саобраћајна, Техничка, Финансијска и Комерцијална. Поред њих постојале су и друге целине као што су Привредна авијација, Ауто-сервис, Ер Југославија и Погон за аеродромске услуге Мостар, Приштина и Скопље. Већ 1965. оваква структура је сматрана превазиђеном због превеликог утицаја административних структура на процес рада и развој самоуправљања у нижим организационим целинама. У мају поменуте године приступило се прилагођавању организационе структуре ЈАТ-а како би се систем управљања предузећем прилагодио амандманима на Устав СФРЈ донетим 1968. Према новој организацији, на челу ЈАТ-а се налазио генерални директор са осам помоћника. Сваки од њих налазио се на челу по једне делатности, које су замениле дотадашње дирекције: Комерцијална, Техничка, Летачка, Оперативна, Лака авијација, Развојно-економска, Финансијска и Општа. Непосредно подређена генералном директору била је Ер Југославија, која је имала својства правног лица. У оквиру сваке делатности су организовани зборови радних људи и постојали раднички савети који су бирали чланове Радничког савета ЈАТ-а. Идејни творац овакве организације био је Видомир Крунић, а његова намера била је да се кроз постојање Колегијума генералног директора сви директори укључе у процес одлучивања за читаво предузеће уместо да заступају интересе само својих делатности. ЈАТ је у том тренутку имао око 2.700 запослених, а три најбројније и најутицајније дотадашње дирекције биле су Летачка, Техничка и Комерцијална. Година 1970. уједно је била прва година у којој је ЈАТ успео да превезе преко

³¹² J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 110–111, 115–118, 126.

³¹³ AJ, 130-729-1185, Информација о проблематици ваздушног саобраћаја са предлогом мера, 1. јун 1968.

милион путника, колико је превезао за првих дванаест година свог рада. У исто време, започет је нови циклус модернизације флоте куповином млазних авиона Мекдонел-Даглас ДЦ-9-32 за кратке и средње линије, али и увођење прекоокеанског саобраћаја изнајмљивањем, а затим и куповином летелица типа Боинг 707. Неколико година касније, 1974, набављени су и већи авиони за средње линије Боинг 727-200. После дужег низа година, два ЈАТ-ова авиона страдала су у удесима, један над Чехословачком 1972. и један на планини Маганик у Црној Гори 1973.³¹⁴

Наредна промена у организацији предузећа догодила се 1972, када је применом Уставних амандмана из 1971. ЈАТ од предузећа трансформисан у систем за ваздушни саобраћај сачињен од једанаест основних организација удруженог рада (ООУР): Авио-превоз, Ауто-сервис, Ер Југославија, Заједница аеродрома и земаљске оперативе, Заједница тржишта – продаја, Заједнички послови, Лака авијација, Набавка и продаја материјала и техничких услуга, Техничко одржавање ваздухоплова, Угоститељство и Школство. Највиши орган управљања била је Скупштина ЈАТ-а, сачињена од делегата из свих ООУР-а. Самоуправни споразум о њиховом удруживању у систем за ваздушни саобраћај потписан је 24. августа 1972. На крају те године, ЈАТ је имао укупно 4.252 радника: 256 пилота, 61 механичар-летач и навигатор, 329 чланова кабинског особља, 885 припадника техничког особља, 388 запослених у продаји, 97 у привредној авијацији и 2.236 на осталим пословима. Флоту је чинило 27 авиона.³¹⁵

Прва озбиљнија криза у пословању ЈАТ-а после дужег времена почела је 1974. године са избијањем нафтне кризе у читавом свету. Цене горива порасле су у читавом свету, док су тарифе у прекоокеанском саобраћају смањене због појаве авиона са већим бројем седишта него раније, као што је Боинг 747, што је увело компаније у борбу за што веће искоришћење капацитета. Раст цена горива довео је до смањене платежне моћи становништва, што је нужно довело и до мањег броја путовања авионом у читавом свету. Овакве тенденције нису заобишле ни ЈАТ, који је имао проблема и на унутрашњем плану. Како се не би угрозио стандард југословенских грађана, цене превоза у домаћем ваздушном саобраћају су и даље биле испод економских. У јуну 1974. цене су повећане за 14,3%, али ни то није било довољно. Уместо ранијег система дотирања, држава је помагала ЈАТ-у обезбеђивањем бенефицираних камата на кредите за набавке из иностранства и ослобађањем од дела пореза на девизни прилив. Упркос значајним успесима попут константног раста броја превезених путника, великих улагања у модернизацију флоте и увођења дуголинијског саобраћаја, ЈАТ је био у стању да отплаћује кредите, али не и да самостално обезбеди финансијске резерве за будућа улагања. Током 1974. остварен је приход од 2.392.000.000 динара, али је за претходних пет година чиста добит износила свега 50.000.000 динара. Према информацији достављеној Јосипу Броз Титу 3. јула 1975, „развој флоте није праћен одговарајућим развојем друштвено економских, самоуправних односа, као ни развојем потребне инфраструктуре. Набављени су (о чему су често одлучивали нестручни људи) разноврсни типови авиона, чије је коришћење и одржавање врло сложено. Није, такође, постојала изграђена и адекватна развојна политика – ни краткорочна, ни дугорочнија“. Наведено је да су према подацима Службе друштвеног књиговодства Србије губици достигли 12.681.000.000 старих динара, али да ни то није коначан податак. Занемарен је и рад друштвено-политичких организација, укључујући СКЈ, а руководиоци су оптужени да су прикривали стварно стање достављањем лажних извештаја. Партијске и синдикалне организације нису биле довољно критичне према раду генералног директора и других руководилаца, „већ су се често сводиле и на трансмисиони механизам за спровођење одлука и пословне политике технократске структуре формиране на врху ЈАТ-а“.

³¹⁴ *Stanje i problemi vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, Beograd 1965, 29–30; I. Jovanović, „Stvoriti funkcionalnu organizaciju“, *JAT Bilten*, br. 9, 20. januar 1970, 1–2; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 127–129, 132, 138–139, 152.

³¹⁵ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1972, 1973*, 23–31, 85; „Uz potpisivanje sporazuma“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 36, 20. septembar 1972, 1; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 146–147.

На седници Скупштине ЈАТ-а одржаној 14. јануара 1975, генерални директор Видомир Крунић, тада на средини свог трећег мандата, поднео је захтев за разрешење са дужности уз образложење да прелази на место члана Савета ИКАО у Монтреалу. Овај предлог усвојен је једногласно и без дискусије, а Крунићу је додељено новоустановљено звање заслужног радника ЈАТ-а. Месец дана касније, за новог генералног директора изабран је по скраћеној процедури генерал-мајор авијације Драгослав Радисављевић. По питању овог кадровског решења Градски комитет СКЈ за Београд се обратио „одговарајућим органима ЈНА, а посебно другу [савезном секретару за народну одбрану генералу армије Николи] Љубичићу“. Санирање финансијских губитака вршено је у сарадњи са Извршним већем Србије интерним зајмом радника ЈАТ-а, као и зајмовима Друге основне банке Београдске банке, Инвестиционе банке и Фонда заједничких резерви организација удруженог рада Београда. Уведена је забрана запошљавања свих профила запослених осим летача, сви радници који су испуњавали услове су пензионисани, смањен је број службених путовања, више нису издаване бесплатне авионске карте и распродавани су резервни делови за летелице повучене из употребе.³¹⁶

Генерал Радисављевић је већ у јуну 1975. године на конференцији организације СКЈ у ЈАТ-у изнео низ поражавајућих података. Како је навео у свом излагању: „Изгубљен је компас партијског, патриотског, и људског понашања и дошло се у ситуацију неодговорности, друштвене небриге, личног користољубља, грабежа, приватизације свега, гушења и обезвређивања партијских, синдикалних, омладинских и самоуправних организација и форума, дошло је до тога да у хаотичној и тешкој ситуацији појединци – нестручни људи, лабилног карактера и назови комунисти, до те мере окрену ЈАТ-ова кола ка понору или се и полусвесно прикључе њеном гурању ка понору, да се то граничи с крајњом политичком, па и кривичном одговорношћу“. Затим је овакав став поткрепио низом поражавајућих података. Само у претходној години запослено је 1.000 људи преко пријатељских и родбинских веза, узимани су кредити за становање и школовање који нису враћани или нису извршене обавезе због којих су узети, запослени у представништвима у иностранству често нису познавали ни стране језике, ни пословања, на многим одговорним местима налазили су се нестручни људи, превише се трошило на репрезентацију и пропаганду, лако су издаване бесплатне и повлашћене карте лицима која нису радила у ЈАТ-у. Навео је и да су оправдану борбу СКЈ против „бирокарских техно-менаџерских и либералистичких снага“ искористили амбициозни, али нестручни људи који су се наметнули Видомиру Крунићу као неформална група која је, користећи његове грешке, из сенке управљала ЈАТ-ом. Иако није директно именован као одговоран за тешко стање, Крунићу је замерено што је допустио да се наведене појаве укорене у ЈАТ-у. Резултат ове седнице је била смена и изрицање партијских казни од опомена до искључења из СКЈ већем броју руководиоца ООУР-а, синдикалних и партијских организација у ЈАТ-у. Мора се приметити да неке Радисављевићеве тврдње нису сасвим тачне. ЈАТ током 1975. и 1976. свео своју флоту на само четири типа летелице, а 1977. на три, тако да не стоји у целости његова тврдња о разноврсној флоти сложенеј за одржавање.³¹⁷

Процес реорганизације настављен је чак и у сложеним условима пословања. До краја 1974. број ООУР-а порастао је на чак 23 издвајањем нових из постојећих. Тако су из ООУР Техничко одржавање ваздухоплова издвојени Одржавање ваздухоплова *Виктор Бубањ* и Ваздухопловно-техничка контрола *Галеб*, Електронски центар је изашао из састава Заједничких послова, Авио-такси *Београд* и Технички сервис лаке авијације *Михајло*

³¹⁶ AJ, 837, III-a-4-c, к. 52, Информација о неким друштвено-економским и политичким проблемима у ЈАТ-у, 3. јул 1975; „Dragoslav Radisavljević, general-major avijacije, novi generalni direktor“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 54, februar 1975, 1, 3; „Obezbeđena sredstva za sanaciju“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 57, maj 1975, 1–2; „sanacioni program – program našeg daljeg rada i ponašanja“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 59, jul 1975, 1, 3; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 164–166.

³¹⁷ Видети читаво издање: *Jugoslovenski aerotransport*, br. 58, jun 1975; „Isključena četiri člana iz Saveza komunista“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 59, jul 1975, 4; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 166–168.

Петровић формирани су из Лаке авијације, из Заједнице тржишта и продаје издвојена је Пословница Загреб, а из Заједнице аеродрома и земаљске оперативе – Земаљска оператива Загреб, Ријека, Пула. Оваквим потезима је поништен смисао реорганизације коју је покренуо Видомир Крунић свега неколико година раније. Поред тога, ниједан југословенски авиопревозилац није имао овако сложену структуру, при чему су два формирана као ООУР-и већих система (Авиогенекс и Инекс-Адрија), а један је имао само два ООУР-а и Радну заједницу општинских послова (Пан Адрија). Већ 1975. број организационих целина смањен је на двадесет: седамнаест ООУР-а и три радне заједнице. Доминантну улогу имало је пет ООУР-а, носилаца основне делатности, окупљених у Групацију ваздушног саобраћаја: Летачка оператива, Техничка оператива, Комерцијална оператива, Земаљска оператива и Ер Југославија. Групацију ООУР-а помоћних делатности ваздушног саобраћаја чинили су аеродроми Титоград, Тиват, Скопље, Приштина и Мостар, Угоститељство, Ауто-сервис, Школство и Штампарија. Још три ООУР-а су били невезани са саобраћајем: Привредна авијација Београд и Вршац, Авио-такси и Технички сервис лаке авијације, а три радне заједнице су вршиле послове од значаја за цео систем: Интерна банка, Заједничке службе и Друштвена самозаштита. Уз то, формиране су и заједнице ООУР-а техничке оперативе и привредне авијације. Како наводи Ј. Симишић: „Тако је цео процес изгубио суштину – стварање самоодрживих, економски и технолошки самосталних целина“. Оснивање ООУР-а имало је и две позитивне стране. Повећан је утицај радника на процес вођења ЈАТ-а и постало је јасније који делови компаније колико зарађују и троше, будући да је свака радна организација имала сопствени обрачун прихода и трошкова. Реорганизацијом спроведеном 1975. извршена је и промена у систему руковођења компанијом. Сада се на њеном челу налазио Колегијално-пословодни орган са шест чланова и генералним директором.³¹⁸

Борба за рентабилније пословање ЈАТ-а настављена је и у наредним годинама. Напорима компаније, Скупштине Града Београда, Извршног већа Србије и пословних банака делимично је саниран губитак из 1974. године. Цене карата у домаћем саобраћају повећане су за 20%. Предузете мере су дале резултате и ЈАТ је 1975. годину завршио послујући на граници рентабилног. И даље је захтевано да се укину или смање царине на увоз потребног материјала, које су износиле 21% вредности увезеног материјала, да се дозволи слободно формирање цена у унутрашњем саобраћају и да се уведу девизне стимулације какве важе и за туризам, будући да су значајан део превезених путника чинили страни туристи. Извршно веће Србије сматрало је да ова последња мера не би имала већег утицаја на стандард грађана, а да би могла да буде од користи. СИБ је 1976. одобрио повећање цена карата за још 9%, али тек половином сезоне, што је било прекасно да би се домаћи саобраћај учинио исплативим. Веома је упадљиво да је већина мера које су утицале на санацију ЈАТ-а (бенефициране камате, одлагање отплате санационих кредита) вршена ишла на терет СР Србије, иако је ЈАТ већи део свог пословања у унутрашњем саобраћају и значајан део међународног саобраћаја вршио у другим југословенским републикама. Део санације извршен је и захваљујући отварању нових сезонских линија у међународном саобраћају. Године 1976. формирана је и резервна транспортна бригада ЈРВ сачињена од људства и летелица ЈАТ-а.³¹⁹

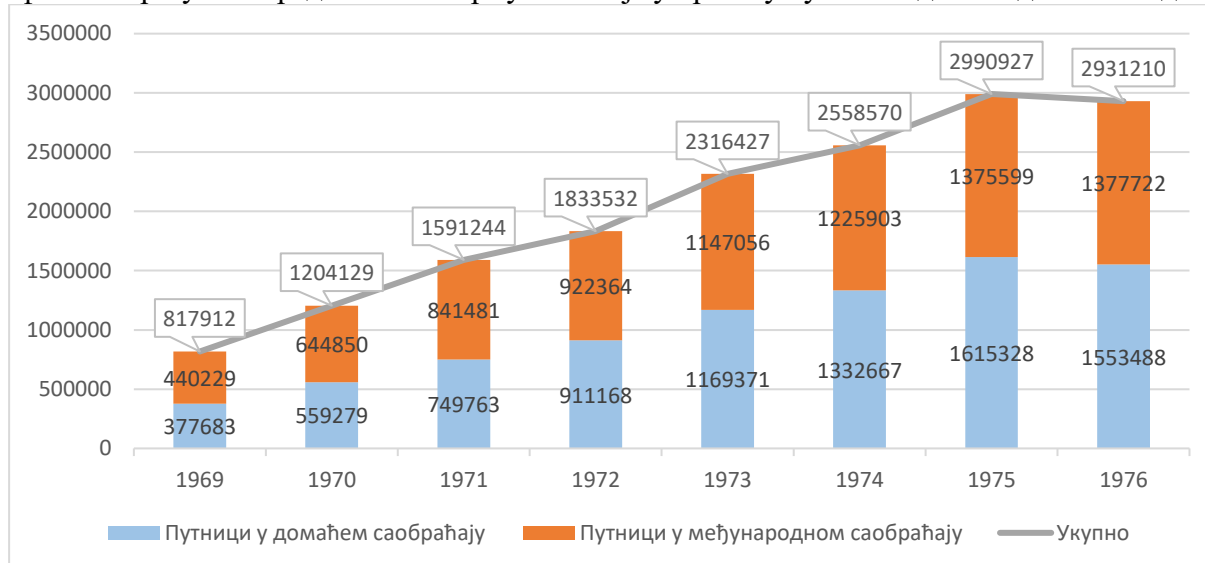
ЈАТ је у периоду посматраном у овом одељку доживео трансформацију од авиопревозиоца регионалног значаја до компаније присутне на пет континената. Флота је доживела велики квалитативни и квантитативни скок увођењем, а затим и потпуним преласком на млазну авијацију. Са друге стране, домаћи саобраћај је остао нерентабилан, а

³¹⁸ Е. Милadinović, „Konstituisanje zajednica OOUR u našem sistemu“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 51, 15. novembar 1974, 6; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 146–149, 165, 168–169.

³¹⁹ АЈ, 837, III-a-4-c, к. 52, писмо генералног директора ЈАТ-а Драгослава Радисављевића Ј. Б. Титу, бр. 2890, 8. јун 1976; исто, Информација о до сада предузетим мерама за санирање губитака [...], 1. јул 1976; исто, Информација о питањима наведеним у писму генералног директора ЈАТ-а упућеном Председнику Републике, 10. јун 1976; исто, Информација о стању и економском положају ваздушног саобраћаја, 31. март 1977; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1976, 1977*, 16–18; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 106–107; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 173.

ваздушни саобраћај је и даље зависио од државне интервенције и помоћи, иако је дотирање из савезног буџета укинута. Поред тога, после низа година се на челу компаније поново нашло лице из војних структура, наметнуто одлукама политичких и војних чинилаца ван ЈАТ-а.

Графикон б: резултати рада ЈАТ-а и Ер Југославије у превозу путника од 1969. до 1976. године³²⁰



Појава чартер авиокомпанија, односно авиопревозилаца искључиво посвећених ванредном ваздушном саобраћају искључиво за потребе туризма, везује се за Велику Британију и прве године после Другог светског рата. За разлику од предратног стања, када је постојала потпуна слобода приватне иницијативе у ваздушном саобраћају, лабуристичка влада Клемента Етлија донела је одлуку о стављању редовног ваздушног саобраћаја у државне руке. Из компаније БОАЦ (ВОАС), основане обједињавањем свих британских превозилаца пред Други светски рат, издвојене су две нове и установљена је подела тржишта међу њима. БОАЦ је задржао руте из Британије за Северну Америку, Далеки Исток и британске колоније у Африци и Азији, БЕА је преузео унутрашњи и европски саобраћај, а БСАА (BSAA) је летео на линијама ка Јужној Америци, мада је веома брзо угашен и интегрисан у БОАЦ. С друге стране, стотине бивших војних ваздухопловаца су покренуле сопствене мале авиокомпаније купујући транспортне авионе из војних вишкова по ниским ценама. Током 1950-их година, ове компаније су почеле да се повезују са туристичким агенцијама које су британским туристима нудиле путовања у Шпанију, Италију, Француску, па чак и Југославију. Паралелно с тим, јачале су своје флоте авионима које су веће компаније повлачиле из употребе, а још увек су били конкурентни на тржишту и обезбеђивали довољан степен удобности, безбедности и рентабилности.³²¹

Прве идеје о оснивању друге југословенске авиокомпаније појављују се већ крајем 1950-их година, када је ЈАТ у неким ваздухопловним круговима сматран монополистом који кочи развој југословенског ваздушног саобраћаја. На саветовању о изградњи аеродромске мреже у Словенији одржаном 1958. године, директор УЦВ Батрић Јовановић је изнео став да је потребно основати још једну авиокомпанију која би представљала конкурента ЈАТ-у, који је назван „монополистом“. Ипак, није јасно на чему се заснивало овакво схватање ако имамо у виду да су остале социјалистичке државе имале само по једну државну авиокомпанију, као и да су у многим капиталистичким земљама државне авиокомпаније уживале повлашћен

³²⁰ Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишњег билтена Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу*. За 1976. годину нису раздвајани бројеви путника у редовном и ванредном, већ само у домаћем и унутрашњем саобраћају.

³²¹ Више у: Robin Higham, *Speedbird: The Complete History of BOAC*, London 2013, као и: Graham M. Simmons, *Britannia Airways: The World's Largest Holiday Airline*, Barnsley 2020.

положај у односу на предузећа у приватном власништву и примале субвенције. Уосталом, чак и у САД су две приватне авиокомпаније, Пан Америкен и ТВА (TWA – Trans World Airlines) имале посебан статус и третиране готово као државне. Поред тога, није било јасно зашто се сматрало да Југославија може да издржава и другу авиокомпанију: „Нисмо у стању ЈАТ-у обезбедити довољан парк авионски, већ крпари са старим авионима, живи на дотацији заједнице, а хоће се још једно предузеће! Треба једном престати са оваквим ставом УЦВ да истиче монополски положај ЈАТ-а, па то чине и пред иностраним представницима што оставља врло лош утисак. ЈАТ нити држи монопол, нити је монополско предузеће, већ је предузеће које је створила и издржава наша заједница уз велике материјалне напоре, заједница му одређује тарифе, линије и дотације“.³²²

Прво југословенско предузеће ове природе, Адрија авиопромет, основано је 14. марта 1961. одлуком Извршног већа НР Словеније, али је прву базу имало у Загребу због немогућности старог љубљанског аеродрома да прихвати његове авионе типа ДЦ-6Б. Четири половне летелице овог типа набављене су од холандске националне авиокомпаније КЛМ. Овде се мора поставити питање какав је био мотив да се у Југославији оснује друга авиокомпанија, будући да су све друге социјалистичке земље имале само по једну. Иако се у документима и каснијој штампи углавном помиње потреба за чартер авиопревозиоцем који би довозио туристе из иностранства, каснија сећања радника Адрије говоре другачије. Према изјавама које су за компанијски лист *Адрија* 1981. дали Бранивој Мајцен, један од првих пилота Адрије, и Франц Мордеј, председник Радничког савета, идеја о оснивању Адрије потекла је из Ваздухопловног савеза Словеније и наишла је на подршку републичког Извршног већа, на чијем се челу тада налазио Борис Крајгер. Поред тога, 1981. се веома отворено писало да је група младих ваздухопловних стручњака, економиста и политичара 1960. године припремила програм развоја ваздухопловства у Словенији, који је укључивао изградњу фабрике авиона, оснивање авиокомпаније и изградњу новог љубљанског аеродрома. „То је било време, када су у собици у Игришкој улици у Љубљани оживели визију о словеначкој ваздушној флоти“. Веома је упадљиво да се у овим написима наглашава изразито словеначки карактер Адрије, што наводи на мисао да је у Словенији она већ тада третирана као будућа национална авиокомпанија. Иако нема доказа да је формално усвојен, став Богољуба Карањца из 1961. заживео је у пракси, тако да је Адрија са радом започела као чартер авиопревозилац.³²³

Током 1961. и прве половине 1962. године, Адрија се бавила оспособљавањем летачког и техничког особља, тако да је предузеће имало 42 летача, 42 техничара, управно и комерцијално особље у тренутку када је стварно почело са радом. Веома је интересантан начин на који је Адрија долазила до кадрова. Наиме, ЈАТ је крајем 1961. уложио жалбу Секретаријату СИВ-а за саобраћај и везе у којој је наведено да су многи стручњаци напустили предузеће и прешли у Адрију пошто су им тамо понуђени много већа примања. Ово је урађено без знања руководећих структура ЈАТ-а и то на начин који је окарактерисан као врбовање. Обећавана су примања два или три пута већа од оних у ЈАТ-у, а у неким случајевима питање зараде није ни постављано, „уз обећање да ће му се дати плата колику год буде тражио“. Овакве понуде су даване у личном контакту, директним одласком на адресу становања, па чак и убеђивањем чланова породица стручњака за које је Адрија била заинтересована. Последица је био одлазак једанаест пилота, десет механичара и неколико радио-телеграфиста. У овом врбовању је учествовао и Бранивој Мајцен, дотадашњи шеф пилота ЈАТ-а, који у интервјуу из 1981. није крио да је лично прикупио девет пилота заинтересованих да раде у „првој словеначкој авиокомпанији“. Ово потврђује и Златко Курјаковић, тада запослен у Адрији као инжењер, наводећи да су за прелазак у Адрију

³²² АЈ, 599-193, белешка о записнику са састанка по питању нацрта мреже аеродрома у НР Словенији, без броја, 9. септембар 1958.

³²³ В. Мајсторовић, „Поčasni let kapetana Мајцена“, *Inex informator*, br. 67–68, februar-mart 1977, 12; видети читаво издање *Adria*, br. 2, 1981; „Ustanovitev Adrie je bila hrabra zamisel“, *Adria*, br. 3, 1981, 6; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 72, D. Kladnik, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, 173–174.

обеђаване и куће, станови, веће плате и кућни апарати, да је у свему овоме Адрија уживала подршку словеначких кадрова у савезним органима и врху ЈРВ, као и да су Словенци из ЈАТ-а унапред придобијени за прелазак у Адрију, којој је тако „осигуран високоспособни кадар у који нису уложили нити динара“. Део летача и механичара, углавном словеначке националности, стигао је и из војске. Секретаријат за саобраћај и везе предложио је Одбору за привреду СИБ-а да овакво превођење кадрова из ЈАТ-а оцени као „неправилну и штетну појаву која угрожава ваздушни саобраћај у нашој земљи“ и да препоручи да се сви проблеми везани за оснивање нових предузећа за ваздушни саобраћај решавају сарадњом заинтересованих предузећа у оквиру Савезне саобраћајне коморе.³²⁴

Елаборат достављен Секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе 10. јуна 1961. показује да је руководство Адрије имало далекосежне и амбициозне планове. Изнет је став да би предузеће у првом периоду требало да се бави чартер превозом у интерконтиненталном, европском и домаћем саобраћају, укључујући превоз југословенских туриста у стране земље и извоз југословенске робе. Планирано је да се до 1965. отворе линије од Северне Америке до Индонезије и Африке, уз очекивање да ће предузеће до тог тренутка југословенски ваздушни саобраћај достићи степен високо развијеног. То би довело и до замене почетне флоте савременијим, млазним апаратима.³²⁵

Почетак пословања Адрије на тржишту била је друга половина 1962. године, током које је предузеће превезло 11.499 путника и 97 тона терета. Међу путницима је било 1.975 страних туриста, од чега 82 Аустријанца, 118 Белгијанаца и 1.775 Британаца. Исте године, Адрија је покушала да уђе у пословну сарадњу са ЈАТ-ом. Према документима Секретаријата СИБ-а за саобраћај и везе, Адрија је изискивала велика материјална и кадровска средства за решавање проблема у којима се налазила (није наведено о каквим се проблемима тачно радило). Стога је предложено да се успостави сарадња на релацији Адрија – ЈАТ у једном од три могућа облика. Први је подразумевао уговор о сарадњи, што је Адрија и предложила. У другом облику је предложено формирање пословног удружења авиокомпанија, а у трећем – физичко и правно укључивање Адрије у састав ЈАТ-а. Све варијанте биле су примењиве и на Пан Адрију. Адрија је као могуће облике сарадње навела преношење искустава по питањима унутрашње организације, комерцијалну сарадњу на унутрашњем и иностраном тржишту, сарадњу техничких служби, привредно-финансијских служби и сарадњу на пољу школовања, па чак и размене посада у зависности од постојања слободних капацитета. Конкретни предлози обухватили су позив члановима управе ЈАТ-а да присуствује отварању техничке базе Адрије у Загребу, изнајмљивање авиона Адрије за употребу на линији Београд – Дубровник – Титоград – Загреб, заједнички наступ на линијама Казабланка – Алжир – Тунис – Београд (са могућим продужењем до Прага) и Стокхолм – Дубровник – Атина (са могућим још једним слетањем негде у Европи због везе са Паризом и Цирихом), сарадњу појединих служби две компаније, могућност да ЈАТ користи техничку базу Адрије у Загребу и да ЈАТ за Адрију врши прихват и отпрему у Београду и Дубровнику. Ипак, ЈАТ није био нарочито заинтересован за сарадњу, што и није изненађујуће ако имамо у виду да му је Адрија преотимала запослене. Шеснаестог јуна у 9 сати ЈАТ-у је упућен телекс са питањем може ли се расправљати о могућности летења авиона Адрије између Београда, Титограда, Дубровника и Загреба. Заправо, летело би се на три линије: Загреб – Дубровник – Београд и обрнуто, Загреб – Дубровник – Београд – Титоград – Загреб и Загреб – Дубровник – Титоград – Београд – Дубровник – Загреб. Одговор је стигао већ у 9.25: „Веза Ваш телекс, порука од данас од 09.00. Разговори овакве врсте не долазе уопште у обзир. Симовић“. У 11.10 Адрија поново шаље телекс тражећи информацију о томе да ли је ЈАТ вољан да обавља земаљске услуге у Дубровнику, Титограду и Београду. Летови би били вршени од 30. јуна до 4.

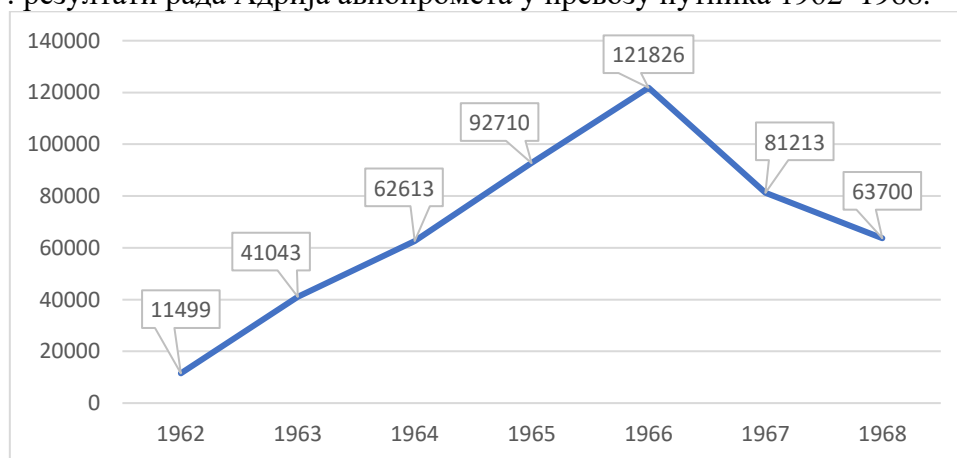
³²⁴ АЈ, 599-341, Нацрт Информације о одласку већег броја пилота и механичара из предузећа Југословенски аеротранспорт, без броја, 1. фебруар 1962; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 12; “Vse sam podredil letenju”, *Adria*, br. 1, 1981, 6–7; Z. Kurjaković, *Pan Adria JPTT: hrvatski Ikar*, Zagreb 2020, 15–16.

³²⁵ АЈ, 599-293, допис Адрија авиопромета Секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе, бр. 21/Г/К, 10. јун 1961.

септембра, било би их укупно око четрдесет и ред летења би био формиран тако да не дође до колизије са редом летења ЈАТ-а. Одговор, примљен у 12.20, поново је био кратак: „Веза Ваш телекс од данас у 11.10. Не слажемо се са вашим намерама и не можемо прихватити изнети предлог. Симовић“. Адрија је ЈАТ-у доставила читав предрачун и образложење за предвиђену линију позивајући се на „принципијелни споразум“ између директора два предузећа. Према овом предрачуну, чак и уз предвиђено искоришћење капацитета од 74%, очекиван је просечни губитак од 1.010 динара по путнику, односно 2,65 динара по пкм на свим релацијама. Укупан губитак би износио 11.215.800 динара, тако да није изненађујуће што је овај предлог одбијен.³²⁶

Године 1963. број превезених путника порастао је на 41.043, а количина превезеног терета на 176 тона. Адрија се укључила у извозне активности југословенских предузећа, вршећи летове ка више афричких и азијских земаља. На домаћем плану, Адрија је током летње сезоне отворила линије Загреб – Титоград и Загреб – Дубровник како би попунила сегмент тржишта на ком ЈАТ није могао да задовољи потражњу, превезавши 9.560 путника. Поред тога, Адрија је обавила 34 лета за Скопље, превозећи помоћ за пострадале у земљотресу. Исте године је база флоте пребачена у Љубљану после отварања новог аеродрома, а Адрија је уједно постала први југословенски авиопревозилац који је обавио комерцијалан лет ка Северној Америци чартер летовима за САД и Канаду, као и први присутан на Далеком истоку, обавивши летове за Токио, Осаку и Манилу. Сталан раст броја превезених путника до 1966. године показао је да је Југославији заиста био потребан чартер превозилац, али се исто тако може тврдити да у ту сврху није било потребно основати посебно предузеће. У том случају би повећавање капацитета ЈАТ-а било довољно да задовољи потребе југословенског туризма. Поред чартер превоза, Адрија је била ангажована и на превозу припадника ЈНА који су учествовали у мисији Уједињених нација на Синају.³²⁷

Графикон 7: резултати рада Адрија авиопрмета у превозу путника 1962–1968.³²⁸



Већ 1967. Адрија се нашла у проблемима финансијске природе. Њена мала флота, сачињена од четири клипна авиона, више није одговарала потребама савременог саобраћаја, окренутог бржим, већим и економичнијим млазним авионима. Четрнаестог децембра 1967. у предузећу је уведена принудна управа, а 26. јануара 1968. је проглашен стечај. У априлу 1968. извршена је принудна наплата потраживања. Нови састав принудне управе преузео је дужност у мају 1968, успео да финансијски стабилизује Адрију и донео одлуку о

³²⁶ АЈ, 599-293, Информација предузећа Адрија авиопрмет из Љубљане о сарадњи са ЈАТ-ом, без броја, 12. јун 1962; исто, Пословни предлог о сарадњи код повремених летења на туристичким линијама у ФНРЈ, бр. 1536, 19. јун 1962.

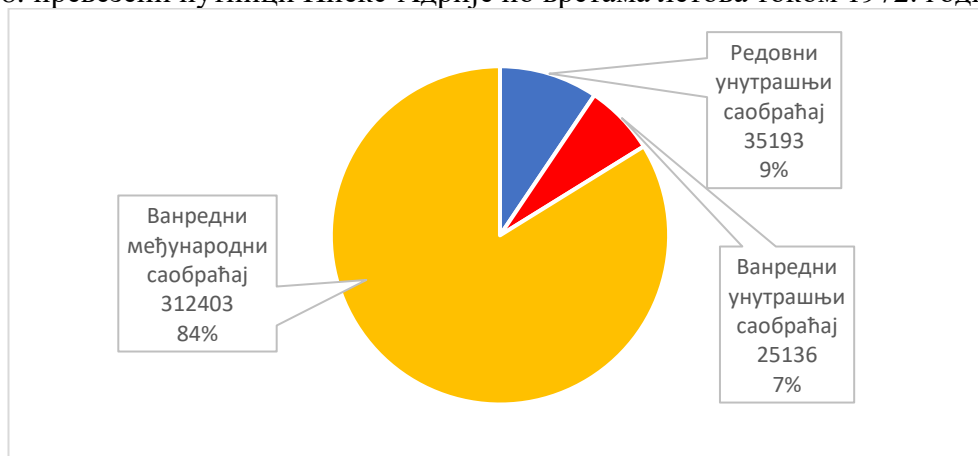
³²⁷ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, br. 8, 1962, 4; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 12; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1963*, br. 10, 1964, 15; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1964*, br. 11, 1965, 15; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1966*, br. 13, 1967, 15.

³²⁸ Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишњег билтена Дирекције за цивилну ваздушну пловību*.

проналажењу пословног партнера за ког би се предузеће везало. Тај партнер је пронађен почетком 1969. године, када је београдско спољнотрговинско предузеће Интерекспорт (Инекс) дало гаранцију за куповину нових авиона типа Мекдонел-Даглас ДЦ-9 и увело Адрију у свој састав. Од тог тренутка, компанија је пословала под називом Инекс-Адрија авиопромет. У року од три године Адрија је отплатила старе краткорочне дугове и приступила обнови флоте куповином млазних авиона типа ДЦ-9. Са увођењем новог вида самоуправљања 1972, Инекс-Адрија је постала ООУР Интерекспорта. Нажалост, извори не говоре о разлозима због којих је Инекс био спреман да гаранцијама обезбеди опстанак авиокомпаније пред гашењем. Може се претпоставити да је на ову одлуку утицало формирање Авиогенекса као чартер-компаније у оквиру Генералекспорта, о чему ће бити више речи касније. Мада за то нема извора, не може се искључити могућност да је неку улогу у томе имало државно и партијско руководство Словеније, које је стајало и иза оснивања Адрије.³²⁹

Инекс-Адрија је наставила са позитивним пословањем у наредном периоду. Године 1972. изнајмљен је један млазни дуголинијски авион типа ДЦ-8 који је током те године коришћен за летове између Југославије и САД. Ипак, Адрија је већ следеће године остала сведена само на рад у евромедитеранском простору. Њена основна делатност остао је превоз страних туриста, а организовани су и посебни чартер летови за југословенске исељенике у Западној Европи. Редовни саобраћај вршен је само на домаћој линији Београд – Љубљана. На дан 31. децембра 1972, Инекс-Адрија је имала 204 радника, од чега 42 летача, седам чланова техничког летачког особља, 25 чланова кабинског особља, 54 запослена у техничкој делатности, четрнаест радника у служби продаје и 62 других запослених. Те године је из употребе повучен последњи ДЦ-6.³³⁰

Графикон 8: превезени путници Инекс-Адрије по врстама летова током 1972. године.³³¹



У условима нафтне кризе, Инекс-Адрија је успела да се избори са растом цена горива и да забележи даљи раст броја превезених путника, додуше спорији у односу на претходну годину. Током 1974. остварен је приход од 335.849.794 динара, трошкови су износили 270.650.221 динар, а доходак 65.199.272. После покривања свих обавеза и исплате личних доходака, чиста добит износила је 1.500.000 динара, односно 0,44% оствареног прихода. Остварено је 460.695.000 пкм у међународном саобраћају, од чега 308.147.000 (67%) од 1. јуна до 31. августа те године, што је доказ изразите везаности обима пословања за летњу

³²⁹ АЈ, 130-729-1185, Информација о проблематици ваздушног саобраћаја са предлогом мера, 1. јун 1968; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1967*, br. 14, 1968, 14; G. D, „Pre i posle Inexa“, *Inex informator*, br. 5–6, april-maj 1971, 11; Nada Serajnik, „Naših 20 let“, *Adria*, br. 2, 1981, 2–3.

³³⁰ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1972*, 1973, 32–33, 85; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1973*, 1974, 35–36; „Zračni most – Jugoslavija – Zapadna Nemačka“, *Inex informator*, br. 22–24, decembar 1972, 11.

³³¹ Подаци преузети из: *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1972*, 1973, 32.

туристичку сезону. Поређења ради, у најслабијем месецу те године, фебруару, број пкм је износио 4.707.000, односно свега 1%. У оквиру планова везаних за интеграцију југословенских авиокомпанија у јединствен систем за ваздушни саобраћај, Инекс-Адрија је намеравала да остане уско специјализована за чартер саобраћај на подручју Европе и Средоземља. Према анкети западнонемачке штампе изведеној међу тамошњим туристичким агенцијама, Инекс-Адрија је 1975. заузела прво место међу чартер авиокомпанијама по квалитету услуге. Поред пословних успеха, Инекс-Адрија је забележила и велике трагедије. У првом периоду пословања, који је био обележен употребом клипних авиона, Адрија је пословала потпуно безбедно, без иједног удеса. С друге стране, у периоду 1972–1976. уништена су укупно четири авиона, од чега два изнајмљена (један у Египат са посадом и један ЈАТ-у без посаде). У ове удесе спада и судар југословенског и британског авиона код Загреба 1976, најтежа авионска несрећа на територији Југославије са укупно 176 жртава. Иако је остваривала позитивне резултате у смислу броја превезених путника, Инекс-Адрија је на крају овог периода била компанија озбиљно нарушеног угледа због тешких удеса у којима су учествовали њени авиони.³³²

Графикон 9: резултати рада (Инекс) Адрије у превозу путника 1964–1976.³³³



Током 1950-их година, Аеро-клуб *Загреб* је постепено почео да се бави и комерцијалним пословима, попут третирања пољопривредних површина, авио-таксија, курирске и санитетске службе. Петог јануара 1961. ове делатности преузело је новоосновано предузеће Привредна авијација – Загреб, док је аеро-клуб остао носилац спортских активности. На иницијативу Аеро-клуба Загреб и Скупштине Града Загреба, 25. маја 1961. основано је предузеће Пан Адрија, које је преузело пословање Привредне авијације – Загреб. Ова компанија је већ у време оснивања имала намеру да се укључи у чартер саобраћај и водила је преговоре о набавци авиона из иностранства у те сврхе. Према подацима из времена њеног оснивања, постојала је замисао да се набави чак тринаест путничких авиона са укупно 405 седишта и још осам пољопривредних авиона корисне носивости од по 500 килограма. У другој варијанти, планирана је куповина шест клипних путничких авиона са 40–50 седишта, још шест путничких авиона са по 20 седишта, два теретна авиона носивости од три тоне, као и осам авиона за пољопривреду, шумарство и санитет, три хеликоптера за исте сврхе и четири авиона за аеро-такси услуге. Међутим, иако је имала подршку Града Загреба и неколико привредних организација попут Загребачког велесажма, републичке институције у Хрватској нису биле заинтересоване за оснивање авиокомпаније у Загребу, док

³³² *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1974, 1975, 41–43; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1975, 1976, 23–26; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1976, 1977, 18; „Šampioni“, Inex informator, br. 55, februar 1976, 12.*

³³³ Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишњег билтена Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу и Statistike jugoslovenskog civilnog vazduhoplovstva 1970–1971.*

су, како тврди Златко Курјаковић, неки хрватски привредни и политички кругови били отворено супротстављени таквој замисли.³³⁴

Извори показују да су амбиције управе Пан Адрије ишле веома далеко. Дванаестог марта 1962. управа предузећа известила је Секретаријат СИБ-а за саобраћај и везе о доласку делегације Пан Америкена са којом је требало договорити набавку авиона и опреме, као и комерцијалну сарадњу. Нема извора о томе да ли је до састанка дошло, или какви су били његови резултати ако је одржан. Према Златку Курјаковићу, ова сарадња је требало да се заснива на повезивању ваздушног саобраћаја са туризмом и значила би отварање Југославије за туризам светског нивоа кроз отварање хотела у Београду, Загребу, Опатији, Сплиту и Дубровнику, које би снабдевала југословенска прехрамбена индустрија. Пан Америкен је био вољан да Пан Адрији уступи четири авиона типа ДЦ-6Б којима би туристи долазили на ове дестинације. Ипак, како даље наводи, преговори су пропали због југословенских прописа који су налагали да у предузећу у ком учествује страни капитал 51% власничког удела мора бити у рукама југословенске државе, што за Американце није било прихватљиво.³³⁵

Амбициозне замисли из времена оснивања Пан Адрије нису се оствариле. У складу са поменутом поделом рада међу југословенским авиокомпанијама, Пан Адрија се у првом тренутку окренула услугама аеро-таксија и привредне авијације, да би већ 1964. проширила делатност на ноћни превоз поште, најпре на линији Загреб – Задар – Сплит – Дубровник и обратно, а затим и Загреб – Београд – Скопље и обратно. Већ 1966. број ноћних поштанских линија порастао је на осам. Флоту компаније коришћену за аеро-такси и превоз поште чинили су авиони Лет Л-200Д Морава, склапани у љубљанској фабрици Летов од компоненти испоручених из Чехословачке. Према сећањима З. Курјаковића, Мораве се нису показале као нарочито поуздани авиони због великог броја отказа мотора, недовољне навигационе опреме и слабог система за одлеђивање. Ово је довело до прекида саобраћаја на линијама ноћне авионске поште крајем 1966. и почетком 1967. Исте године, Мораве су повучене из употребе и замењене америчким летелицама Аеро Командер 500У, а Пан Адрија је постала члан Заједнице југословенских пошта, телеграфа и телефона као специјализовано поштанско предузеће за редовни ноћни авионски превоз поштанских пошиљки. Предузеће је остало везано за ове делатности све до почетка 1970. године, када је ушло на путничко чартер тржиште после набавке половних авиона типа Конвер 440 из Западне Европе. У првој фази, отворена је путничка линија Загреб – Трст, а затим и Загреб – Београд.³³⁶

У погледу унутрашње организације, Пан Адрија је имала два одељења: Аеротранспорт и Пољопривредну авијацију, која су касније претворена у ООУР Ваздушни саобраћај и ООУР Привредна авијација. Поред њих, постојала је и радна заједница за опште послове, а техничка служба је била везана за ООУР Ваздушни саобраћај. На дан 31. децембра 1972, Пан Адрија је имала укупно 165 запослених, и то: 31 пилота, осам чланова кабинског особља, 71 члана техничког особља, троје запослених у служби продаје, једанаест у привредној авијацији и 41 другог запосленог, саобраћајну флоту од шест авиона за превоз поште и путника (три Конвера ЦВ-440 и три Аеро Командера 500У), као и још девет пољопривредних авиона.³³⁷

³³⁴ АЈ, 599-226, Предлог друштвеног плана *Пан Адрије* за 1962. годину, бр. 218, 15. децембар 1961. и копија решења о регистрацији код Округног привредног суда у Загребу, 28. јун 1961; АЈ, 599-293, допис *Привредне авијације – Загреб* Одбору за привреду Извршног вијећа Сабора НР Хрватске, бр. 75, 11. април 1961, са прилозима; исто, реферат *Пан Адрије* о могућностима развоја ваздушног саобраћаја, без броја, јун 1961; Z. Kurjaković, *Pan Adria JPTT*, 9–15.

³³⁵ АЈ, 599-293, допис *Пан Адрије* Секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе, бр. 152, 12. март 1962; Z. Kurjaković, *Pan Adria JPTT*, 18–19, 36–34.

³³⁶ *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1964*, br. 11, 1965, 16; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1965*, br. 12, 1966, 16; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1966*, br. 13, 1967, 16; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1967*, br. 14, 1968, 15; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1968*, br. 15, 1969, 19; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1969*, br. 16, 1970, 23–24. Detaljnije u: Z. Kurjaković, *Pan Adria JPTT*.

³³⁷ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1972, 1973*, 33–34; Marko Radoš, „Na pragu integracije“, *Jugoslovenski aerotransport*, 25. 1. 1982, 5.

Током читавог свог постојања, Пан Адрија је била суочена са неколико проблема. Први је представљала велика флукуација кадрова. Према подацима Златка Курјаковића, само кроз одељење ваздушног саобраћаја су од 1961. до 1972. године прошла 53 пилота. Од тога су четворица погинула у удесима, а деветнаест је напустило предузеће и прешло у ЈАТ, Инекс-Адрију или Авиогенекс. Чак петнаест њих је напустило предузеће после свега две до три године проведене на линијама ноћне авионске поште. На њихову обуку је потрошено око 300.000.000 динара, односно 45% свих остварених прихода. И сам Курјаковић је 1974. напустио Пан Адрију и успешно наставио каријеру у ЈАТ-у: „Дефинитивно сам одлучио прихватити запослење у ЈАТ-у, јер је то била у погледу напредовања у струци најсигурнија и највећа југословенска авиокомпанија“. Други проблем је било питање флоте. У оквиру својих развојних планова, Пан Адрија је склопила споразум о пословној сарадњи са Инекс-Адријом на основу ког је требало да добије три млазна авиона типа ДЦ-9, али је добила само један, који је коришћен током 1973, да би га затим преузела Инекс-Адрија. Модернизација флоте је извршена 1974, када су Конвери замењени половним летелицама америчке производње Ферчајлд-Хилер ФХ-227. Трећи проблем је била склоност руководства Пан Адрије ка амбициозним плановима без одговарајуће основе, као и то што је политичко руководство Загреба и Хрватске углавном давало само декларативну подршку Пан Адрији.³³⁸

Још 1967. Пан Адрија је ЈАТ-у предлагала сарадњу и интеграцију по више основа: заједничко школовање летача у Школском центру ЈАТ-а и на линијама ноћне авионске поште Пан Адрије, коришћење ЈАТ-ових техничких капацитета за ремонт летелица Пан Адрије, заједничка израда програма развоја флоте Пан Адрије тако да се уклопи у ЈАТ-ов саобраћај, употреба пословница и представништава ЈАТ-а у земљи и иностранству за продају услуга Пан Адрије и коришћење ЈАТ-ове организације увоза и снабдевања за потребе Пан Адрије. Предложено је да се сарадња оствари кроз уговорни однос, те да Пан Адрија развије теретни саобраћај на линијама за које ЈАТ није заинтересован или нема довољно капацитета да одговори на потражњу. Стварно везивање Пан Адрије за ЈАТ почело је 1974. године. Уговором склопљеним између ове две компаније, Пан Адрији је уступљен део унутрашњих и поједине међународне линије ЈАТ-а. Ово није било довољно да се помогне Пан Адрији, тако да је до обуставе поштанског саобраћаја на њеним линијама дошло 11. октобра 1976, мада је привредна авијација пословала позитивно. Ово је довело до раскида уговора о преносу поште авионом. Током те године, Пан Адрија је превезла 47.447 путника и 1.500 тона поште. Током 1977. Пан Адрија је радила са само једним до два авиона, а 1978. је уведена у стечај због растућих губитака и неуспеха три програма санације. Уместо ње, у оквиру загребачке Више зракопловне школе основана је Транс Адрија, која је преузела људство, летелице и летаче Пан Адрије. Међутим, и Транс Адрију су наставили да прате проблеми који су погађали њену претходницу. Већ током 1981. ова компанија није превозила путнике и робу. Те године је донета одлука о интеграцији Транс Адрије са ЈАТ-ом. Овај процес довршен је 1982. године, чиме је број авиокомпанија у Југославији у наредном периоду сведен на три.³³⁹

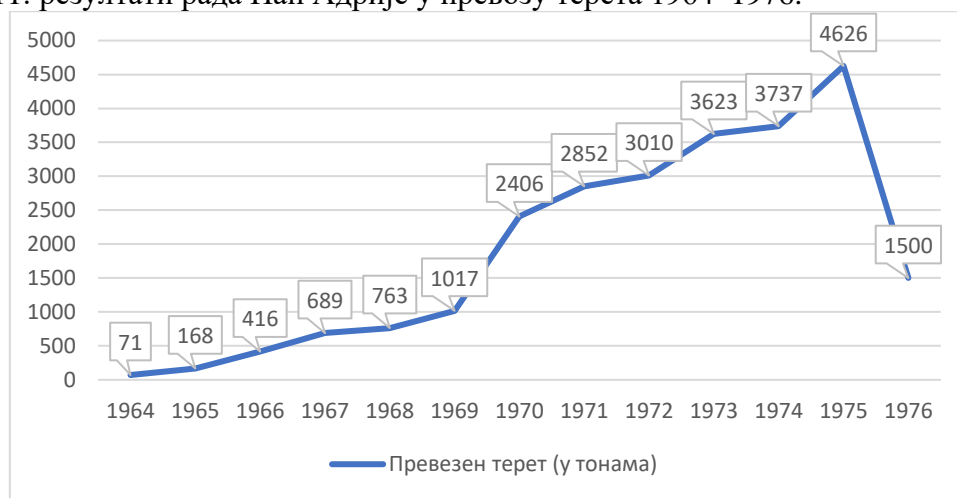
³³⁸ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1973, 1974, 41–42; Z. Kurjaković, Pan Adria JPTT, 178, 183, 189–190, 201–202, 205–207, 215.*

³³⁹ Колекција Предрага Миладиновића, писма директора *Пан Адрије* генералном директору ЈАТ-а, 10. и 11. мај 1968; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1974, 1975, 46–47; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1975, 1976, 28–29; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1976, 1977, 20; Marko Radoš, „Na pragu integracije“, Jugoslovenski aerotransport, 25. 1. 1982, 5; „Postupak se privodi kraju“, Jugoslovenski aerotransport, 22. 2. 1982, 6; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Вуне од летења*, 115; Z. Kurjaković, *Pan Adria JPTT*, 216–220, 225–226.*

Графикон 10: резултати рада Пан Адрије у превозу путника 1964–1976.³⁴⁰



Графикон 11: резултати рада Пан Адрије у превозу терета 1964–1976.³⁴¹



Током 1960-их Југославија је постала значајна туристичка дестинација. Извозно предузеће Генералекспорт (Генекс) имало је у свом саставу туристичку агенцију Југотурс и велики број хотела широм Југославије, а посебно на јадранском приморју. Међутим, постојећи саобраћајни капацитети нису били довољни за њихов превоз. ЈАТ је био приморан да се претежно бави редовним саобраћајем, а Адрија, у том тренутку још увек независна од Интерекспорта, била је у тешкој кризи. Стога је сматрано природним да Генекс обезбеди потпун ланац услуге између агенције и смештајних капацитета оснивањем сопственог превозиоца. Веровало се да постоји могућност и за шире укључивање превозних капацитета у југословенски ваздушни саобраћај, посебно ван летње сезоне. Одлуком донетом на заједничкој седници Радничког савета и Управног одбора Генекса 8. јануара 1968, предмет пословања предузећа проширен је на међународни ваздушни транспорт робе и путника под називом Генекс Ервејз. Сектор за туризам Генекса овлашћен је да обави све предрадње везане за оснивање одељења за ваздушни саобраћај. Званична регистрација Авиогенекса, погона Генералекспорта за међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај, извршена је код Окружног привредног суда у Београду 21. маја 1969. године. Први лет обављен је 30. марта 1969. на релацији Дизелдорф – Београд. Оријентација Авиогенекса ка страном тржишту дошла је до изражаја већ у првој години његовог пословања. Током 1969. превезено је 48.073

³⁴⁰ Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишњег билтена Дирекције за цивилну ваздушну пловидбу, Годишњег билтена Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу и Statistike jugoslovenskog civilnog vazduhoplovstva 1970–1971.*

³⁴¹ Исто.

путника у међународном саобраћају, насупрот свега 922 у домаћем. Компанија је у том тренутку располагала са свега два авиона типа Тупољев Ту-134 совјетске производње, док је трећи уведен у употребу 1970, чиме је остварен капацитет флоте од 216 седишта. Страни туристи су у Југославију авионима Авиогенекса претежно долазили из Велике Британије, Холандије, Западне Немачке, Шведске и Италије, док су југословенски туристи путовали у СССР, Велику Британију, Француску, Шпанију, Шведску, Белгију, Финску и Турску.³⁴²

Авиогенекс је и у наредном периоду пословао на истој основи, као компанија специјализована за чартер превоз. Флота је током 1971. и 1972. модернизована са укупно пет летелица типа Ту-134А од којих је једна страдала у удесу код Ријеке 1971. На дан 31. децембра 1972, Авиогенекс је имао четири авиона типа Ту-134А са по осамдесет седишта и 188 запослених, од чега 143 стално запослена и 45 сезонских радника: 28 пилота, тринаест механичара-летача, 35 домаћица авиона, 10 инжењера техничке службе, 28 авиомеханичара и 74 запослених у другим делатностима. Првобитна три Ту-134 су враћена у СССР. У пословању се видела изразита несразмера по питању налета у летњој и зимској сезони (82% према 18%), што је био одраз окренутости југословенског туризма летњој сезони на приморју. Оваква тенденција је настављена и у наредним годинама, што се може видети из података о оствареним путничким километрима у међународном саобраћају током 1973. године. Исте године почео је раст цена горива изазван нафтном кризом у свету, као и раст цена аеродромских услуга.³⁴³

Графикон 12: путнички километри остварени у међународном саобраћају Авиогенекса током 1973. године по месецима³⁴⁴



Према подацима из 1974, Авиогенекс је имао пет организационих јединица: Секретаријат, Службу продаје, Саобраћајну службу, Техничку службу и Службу снабдевања. Те године је забележен и пад броја превезених путника изазван неповољним економским кретањима у читавом свету због нафтне кризе. Предузеће је трпело због раста инфлације, цена горива и аеродромских услуга. Током те године извршено је 84% планираних летова, при чему је 80% налета обављено у летњој сезони. Саобраћај је вршен по принципу серија чартер-летова са утврђеним редом летења између југословенских туристичких дестинација на мору (Дубровник, Сплит, Пула, Ријека) и центара у унутрашњости (Београд, Загреб, Љубљана) са једне стране и европских урбаних центара са друге стране. Ситуација се донекле побољшала током 1975. године, када је заустављен раст цена горива. Авиогенекс је до 1976. године постао трећи југословенски авиопревозилац према броју превезених путника иза ЈАТ-а и Инекс-Адрије са 219.402 путника (200.504 у међународном и 18.898 у унутрашњем саобраћају). Флота је повећана на пет авиона Ту-134А, а за наредну годину је

³⁴² *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1969*, br. 16, 1970, 22; Ivan Gorjup, *Aviogenex*, Beograd 1988, 3–32; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 89; изјава Марка Ивковића дата аутору, Београд, 13. фебруар 2020.

³⁴³ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1972, 1973*, 35–36.

³⁴⁴ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1973, 1974*, 37–39.

најављен долазак шестог. Према подацима за ту годину, Авиогенекс је остварио приход од 187.953.085,99 динара, а имао расходе од 160.083.983,75 динара, тако да је чист доходак радне организације износио 27.869.102,24 динара. На то је додато још 9.200.000 динара повећања дохотка за рачун других радних организација Авиогенексу. Имајући у виду да је после оваквог повећања дохотка остатак средстава за расподелу после исплате свих обавеза, пореза, доприноса и личних доходака износио 1.517.251,04 динара, Авиогенекс је заправо пословао са губитком од 7.682.748,96 динара. И за 1977. планирано је покривање губитка Авиогенекса Према организацији Генекса објављеној априла 1977, ООУР Авиогенекс је, заједно са Југотурсом и више хотела широм Југославије, био део Заједнице за туризам.³⁴⁵

Графикон 13: резултати рада Авиогенекса у превозу путника 1969–1976.³⁴⁶



4.3. Модернизација аеродромске мреже

Иако започет у претходном периоду, програм модернизације југословенске аеродромске мреже дао је најзначајније резултате током 1960-их и 1970-их година. Тада су сви аеродроми намењени ваздушном саобраћају добили полетно-слетне стазе, маневарске и друге површине са чврстом подлогом, нове пристанишне зграде и савремена средства за везу, навигацију и контролу летења. Аеродром Београд, који је 28. априла 1962. лично отворио Јосип Броз Тито, добио је једну бетонску полетно-слетну стазу дугачку 3.000 метара и широку 60 метара у правцу југоисток-северозапад, што је одговарало за 98% ветрова у београдској зони. Већ тада је предвиђена и могућност продужења ове полетно-слетне стазе до 4.000 метара, као и изградња још једне, паралелне са првом. Друга писта би се налазила на удаљености од 1.400 метара југозападно од постојеће, тако да се пристанишни и технички комплекс нађу између две писте. Сматрало се да је једна полетно-слетна стаза довољна за обим саобраћаја не већи од 40 операција (збир броја полетања и слетања) у сату. Петнаестог маја исте године је делимично отворен нови дубровачки аеродром. По завршетку свих грађевинских радова, у пуном капацитету је прорадио 1963 године. Септембра те године је саобраћају предат нови аеродром код Љубљане, с тим да је и он у пуном капацитету прорадио 1964. Године 1965. ваздушни саобраћај је пребачен на мешовити скопски аеродром код Скопског Петровца. Ипак, приметна су и одређена одступања од поменутог програма. Године 1962. аеродром у Мостару отворен је за путнички саобраћај, који је требало да се користи само за превоз терета. Током 1964. године вршени су грађевински радови на аеродрому код Бора, који је требало да се искористи за боље повезивање источних делова Србије са остатком земље, мада никада није коришћен у редовном ваздушном саобраћају. Године 1965. је за цивилни саобраћај отворен аеродром у Приштини. Исте године ЈАТ је

³⁴⁵ Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1974, 1975, 44–45; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1976, 1977, 18–19; Generalexport bilten, br. 1, april 1977; „Bila je dobra poslovna godina“, Genex informator, br. 1, april 1977, 4–6.

³⁴⁶ Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишњег билтена Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу*.

летео и на сезонској линији Београд – Врњачка Бања, која се не помиње ни у једном извору везаном за развој југословенске аеродромске мреже. Наредне године је отворен нови сплитски аеродром у Каштелима, изграђен за мање од годину дана, при чему треба имати у виду да је Сплит требало да остане без аеродрома. Аеродром код Сиња од тада се користи искључиво као спортски. Загребачки аеродром је 1966. године добио нову пристанишну зграду, а полетно-слетна стаза је продужена са 2.500 на 2.860 метара.³⁴⁷

Модернизација аеродрома унапредила је ваздушни саобраћај на више начина. Многи аеродроми који су претходно затварани преко зиме, попут дубровачког, сада су били отворени током целе године. Градња бетонских полетно-слетних стаза и маневарских површина омогућила је да аеродроме користе авиони већег капацитета него раније, што је допринело повећању броја путника у ваздушном саобраћају. Већ 1962. ЈАТ је на линији Београд – Титоград, најоптерећенијој линији у Југославији, почео да користи Конвере уместо ДЦ-3. Ови авиони су затим уведени у употребу и на линијама према Дубровнику, а касније и на другим домаћим линијама. С друге стране, ДЦ-3 је постепено повлачен из употребе, задржавши се најдуже у превозу терета.³⁴⁸



Карта 15: аеродроми отворени за ваздушни саобраћај на територији Југославије 1965. године. Саобраћај са Врњачком Бањом одвијао се преко аеродрома у Трстенику.

³⁴⁷ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1957*, br. 4, 1958, 5–6; *Direkcija za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 5–6; *Direkcija za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten 1964*, br. 11, 1965, 6; *Direkcija za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten 1965*, br. 12, 1966, 6; *Savezna uprava za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten 1966*, br. 13, 1967, 6; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 72–73, 77; М. Рагуџ, *Зрачна лука Дубровник*, 37–38.

³⁴⁸ *Direkcija za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten 1962*, br. 10, 1963, 11–12.

Табела 25: промет на југословенским аеродромима 1965. године³⁴⁹

Аеродром	Унутрашњи саобраћај						Међународни саобраћај						Укупно							
	Авиони		Путници		Терет (у тонама)		Авиони		Путници		Терет (у тонама)		Авиони	Путници	Терет					
	отпрем- љени	приспе- ли	отпрем- љени	приспе- ли	отпрем- љени	приспе- ли	отпрем- љени	приспе- ли	отпрем- љени	приспе- ли	отпрем- љени	приспе- ли				укупно				
Београд	5359	5351	138610	140842	279452	1830	715	2545	3334	3334	50932	49660	100592	100592	853	853	1562	17378	380044	4107
Загреб	2070	2071	55630	56586	112216	384	318	702	2609	2609	34761	33719	68480	68480	283	309	592	9359	180696	1294
Љубљана	752	739	14770	17314	32084	41	67	108	850	850	32806	33040	65846	65846	7	27	34	3180	97930	142
Титоград	2387	2387	69973	66257	136230	468	1433	1901	261	261	13521	14025	27546	27546	0	0	0	5296	163776	1901
Дубровник	1767	1768	54681	57301	111982	106	190	296	1618	1618	67645	54920	122565	122565	19	24	43	6770	234547	339
Сарајево	955	955	15433	14515	29948	20	40	60	1	1	23	23	46	46	0	0	0	1912	29994	60
Скопље	842	841	9794	9816	19610	63	66	129	17	17	318	324	642	642	9	13	22	1717	20252	151
Тиват	369	369	7615	7259	14874	8	50	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	738	14874	58
Сплит	613	614	10372	10360	20732	19	34	53	113	113	253	253	506	506	1	0	1	1453	21238	54
Охрид	111	112	2370	2215	4585	3	16	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	223	4585	19
Иванград	278	278	3733	3371	7104	7	36	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	556	7104	43
Мостар	245	246	3290	3323	6613	4	5	9	2	2	170	170	340	340	0	0	0	495	6953	9
Жабљак	37	37	478	547	1025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74	1025	0
Приштина	233	233	3270	2531	5801	3	9	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	466	5801	12
Врњачка Бања	79	79	885	549	1434	0	0	0	0	0	0	46	46	46	0	0	0	158	1480	0
Свега	16097	16080	390904	392786	783690	2956	2979	5935	8805	8793	200429	186180	386609	1028	1226	2254	49775	1170299	8189	8189

³⁴⁹ Подаци преузети из: *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1965*, br. 12, 1966, 24.

Развојну политику, поред поменутог програма модернизације, усмеравали су и друштвени планови развоја Југославије. За разлику од Првог петогодишњег плана, којим су тачно одређени циљеви у смислу броја изграђених аеродрома, линија и авиона у експлоатацији, превезених путника и количине робе, каснији планови су сведени на смернице. На пример, у Друштвеном плану развоја Југославије од 1966. до 1970. је за ваздушни саобраћај наведено само да ће се радне организације оријентисати на повећање рентабилности свог пословања и шире укључивање у међународни и туристички саобраћај, да ће се флота модернизовати набавком економичнијих авиона и да ће бити настављена изградња аеродрома у најважнијим привредним и туристичким центрима. Изградња ових објеката требало је да се финансира од средстава аеродромских предузећа и „непосредно заинтересованих радних организација и банака“. Од авиопревозилаца се очекивало да развој својих капацитета финансирају из кредита. У наредном друштвеном плану, донетом за период 1971–1975, ваздушном саобраћају су посвећене само две реченице. Планирано је двоструко повећање капацитета флоте и одговарајуће проширење капацитета аеродрома. Слично је било и са друштвеним планом за период 1976–1980, где је само наведено да је потребно ускладити повећање капацитета ваздушног саобраћаја са целокупним развојем саобраћаја, уз реконструкцију међународних аеродрома, док је истицана потреба за модернизацијом железница и путне мреже.³⁵⁰

Поред модернизације инфраструктуре, држава је настојала да модернизује и систем управљања аеродромима. Године 1960, када наилазимо на документа из којих се види како је држава настојала да реши ово питање, УЦВ је обједињавала две службе. Прва је била служба руковођења ваздушном пловидбом, односно контрола летења. Другу службу представљале су управе аеродрома. Према мишљењу УЦВ достављеном Секретаријату за саобраћај и везе, контрола летења морала је остати у оквиру савезних органа управе без обзира на то како ће савезна управа бити организована. Што се тиче управљања аеродромима, постојећа организација је до тог тренутка била задовољавајућа имајући у виду низак интензитет саобраћаја и нерентабилност њиховог пословања. Са отварањем нових аеродрома очекивао се раст обима саобраћаја, што би им донело веће приходе и већи обим рада. УЦВ је зато предложила да се оснује Дирекција аеродрома у изградњи, која би касније прерасла у Дирекцију југословенских аеродрома. Дирекција би била орган Секретаријата за саобраћај и везе под надзором УЦВ, која би основала Инспекцију аеродрома, задужену за контролу исправности аеродромских уређаја и доношење потребних прописа. У оквиру Дирекције налазили би се аеродроми од значаја за читаву земљу: Београд, Загреб, Титоград, Сарајево, Љубљана, Скопље, Дубровник, Сплит и Ријека. Други постојећи и планирани аеродроми изразито локалног и сезонског карактера (Охрид, Жабљак, Блед, Тиват, Приштина, Мостар, Струмица), као и предвиђена хеликоптерска пристаништа, били би предати на управљање народним одборима срезова у којима се налазе, а надзор над њима би свакако вршила Инспекција аеродрома. Постојање Дирекције објашњено је низом разлога: аеродромска мрежа је чинила органску целину, тако да је сваки аеродром био заинтересован за што боље пословање осталих; Дирекција би имала јединствену администрацију, грађевинску и техничку службу, уместо да сваки аеродром има своју; обезбедила би координацију са заинтересованим органима управе (милицијом, царином, ССИП), ЈНА, службом руковођења ваздушном пловидбом, ЈАТ-ом и иностраним компанијама уместо да им се обраћа сваки аеродром понаособ; органи народних република и локалних власти нису хтели да преузму руковођење аеродромима због нерентабилности, сложеног техничког одржавања и убеђења да аеродроми треба да представљају објекте од савезног значаја. Аеродромске управе би у овој организацији биле чисто извршни органи који би се бавили пословима непосредно везаним за прихват и отпрему летелица, путника и терета.³⁵¹

³⁵⁰ *Службени лист СФРЈ*, бр. 28, 13. јул 1966; *Службени лист СФРЈ*, бр. 35, 6. јул 1972;

³⁵¹ АЈ, 599-193, допис УЦВ Секретаријату СИВ-а за саобраћај и везе, бр. 820, 16. фебруар 1960; исто, допис УЦВ Секретаријату СИВ-а за саобраћај и везе, 01 бр. 2133/1, 27. април 1960.

Правни положај југословенских аеродрома уређен је другачије од овог предлога доношењем Закона о предузећима за аеродромске услуге 1961. године. Према првој глави овог закона (Основне одредбе, чл. 1–10), аеродроме су чинили „потребни копнени и водени простор са полетно-слетним стазама, хангарима, уређајима и постројењима и другим објектима намењеним полетању и слетању ваздухоплова, прихватању и отпремању ваздухоплова, путника и робе“. Аеродроми су могли да се користе за јавни саобраћај (ваздухопловна пристаништа), за потребе ЈНА (војни аеродроми) или за потребе „привредних организација, установа, друштвених организација и других друштвених правних лица (летишта)“. Војни аеродроми су, уз дозволу ДСНО, могли да се користе и за јавни саобраћај, односно као мешовити аеродроми. Услови и начин њиховог коришћења били су предмет уговора између ДСНО и корисника цивилног дела аеродрома. На војне аеродроме и летишта примењивани су посебни прописи. У јавном саобраћају могла су да се користе ваздухопловна пристаништа отворена за унутрашњи и међународни саобраћај. Њиховим искоришћавањем, одржавањем и изгледом бавила су се предузећа за аеродромске услуге. Ако такво предузеће није било основано, општински народни одбор на чијој територији се налазио аеродром могао је да повери његово коришћење и одржавање другој привредној организацији или установи, или да те послове обавља самостално. Корисник аеродрома био је дужан да се стара о одржавању аеродромске инфраструктуре, као и да омогући сваком ваздухоплову са правом летења у југословенском ваздушном простору да користи аеродром у границама расположивих капацитета. Уједно је имао право да самостално утврди тарифе за коришћење аеродрома.

Друга глава овог закона (чл. 11–24) тицала се организације и начина пословања предузећа за аеродромске услуге. Предузећа су оснивали општински народни одбори на чијим су се територијама налазили аеродроми. Њихову основну делатност чинили су одржавање, реконструкција и изградња аеродрома, прихватање и отпремање ваздухоплова, утовар и истовар робе и пружање услуга путницима. Предузеће је могло да се бави и другим делатностима које су биле повезане са основном делатношћу или су унапређивале њен квалитет (снабдевање и одржавање ваздухоплова, угоститељство, превоз путника до и од аеродрома). И у овој глави је наведена одредба да је искоришћавање ваздухопловног пристаништа за које није основано посебно предузеће могло остати у рукама општине или бити поверено аеродромском предузећу са територије друге општине, предузећу ваздушног саобраћаја или другој привредној организацији или установи са територије исте или друге општине. У том случају, корисник је морао да оснује посебан погон за управљање тим ваздухопловним пристаништем. Основна средства аеродромских предузећа чиниле су полетно-слетне стазе, уређаји, постројења, транспортна средства, земљиште, хангари и други објекти намењени вршењу делатности предузећа. Аеродромско предузеће могло је да оствари средства за пословање из прихода од накнада за коришћење своје инфраструктуре и од својих других делатности. Утврђене су две врсте накнада. Прва је наплаћивана за коришћење полетно-слетних стаза према тежини ваздухоплова, према сваком укрцаном или искрцаном путнику и према тежини укрцаних или искрцаних ствари. Друга је наплаћивана за боравак ваздухоплова на аеродрому, односно за задржавање дуже од оног које је прописао Секретаријат СИВ-а за саобраћај и везе. Домаћи војни ваздухоплови ослобођени су плаћања ових накнада. Ако је ваздухопловно пристаниште било поверено другом кориснику или је њиме директно управљала општина, њима су припадали и приходи од поменутих накнада.

Трећом главом (чл. 25–30) регулисана је надлежност државних органа над предузећима за аеродромске услуге. Аеродром је могао бити предат јавном саобраћају само ако је испуњавао техничке и друге услове за безбедну употребу. Савезно извршно веће је одређивало ваздухопловна пристаништа отворена за међународни саобраћај на основу предлога Секретаријата СИВ-а за саобраћај и везе, који је морао да претходно прибави мишљења ДСНО и савезних секретаријата за унутрашње послове и финансије. Ваздухопловна пристаништа отворена за унутрашњи саобраћај одређивала су републичка извршна већа на предлог „републичког органа управе надлежног за послове саобраћаја“, уз

прибављено мишљење ДСНО и републичког секретаријата за унутрашње послове. Орган управе задужен за безбедност ваздушне пловидбе одређивао је време у које су аеродроми морали бити отворени за јавни ваздушни саобраћај и вршио је надзор над „правилном применом техничких и других прописа о безбедности ваздушне пловидбе који се односе на аеродроме“. Исти орган старао се и о безбедности цивилних ваздухоплова у југословенском ваздушном простору и о техничким средствима и уређајима коришћеним у те сврхе. За њихово коришћење наплаћивана је накнада коју је одређивао Секретаријат СИВ-а за саобраћај и везе уз сагласност Државног секретаријата за послове финансија. Војни ваздухоплови су ослобођени плаћања ове накнаде.

Прелазним и завршним одредбама (чл. 31–34) одређено је да су општине на чијим се територијама налазе ваздухопловна пристаништа у обавези да оснују предузећа за аеродромске услуге или да одреде кориснике тих пристаништа, тако да њихово коришћење у складу са овим законом почне 1. јануара 1962. године. УЦВ је наложено да предузећима или корисницима аеродрома преда ваздухопловна пристаништа која је до тог тренутка користила, али је задржавала на коришћењу уређаје и опрему коришћене искључиво за безбедност ваздушне пловидбе. До 1. јануара 1962. морали су да ступе на снагу и уговори о коришћењу цивилних делова мешовитих аеродрома које је претходно користила УЦВ. У циљу усаглашавања са Уставом СФРЈ из 1963, овај закон је 1964. претрпео измене и допуне, после чега је наставио да важи као Закон о коришћењу ваздухопловних пристаништа. Овај закон предвидео је увођење накнаде за коришћење пристанишне платформе и других аеродромских површина у случају да сам превозилац врши прихват и отпрему путника, као и за предузећа која продају гориво и мазиво, наплату аеродромске таксе од путника, регулисање права на давање у закуп аеродромских просторија, увођење стимулације девизног прилива за аеродромска (смањење пореза на нето девизни прилив), прелазак ватрогасне службе у састав ДЦВП. Уведене су и казнене одредбе за следеће прекршаје које би починило предузеће које врши аеродромске услуге: употреба пристаништа супротно намени и прописима, отварање пристаништа за ваздушни саобраћај без утврђивања испуњености услова за рад, отварање пристаништа за међународни саобраћај ако није за то одређено, затварање пристаништа у време када треба да буде отворено, необјављивање тарифа за аеродромске услуге на уобичајени начин, неодржавање пристаништа у стању које омогућава његову безбедну употребу, непоступање по наредбама инспектора ваздушног саобраћаја или онемогућавање вршења надзора од стране инспектора. Авиопревозиоци су могли бити кажњени уколико врше прихват и отпрему путника, пртљага и робе без договора са предузећем које врши аеродромске услуге или врше ту делатност, а да нису испунили техничке и друге услове.³⁵²

Закон о предузећима за аеродромске услуге имао је вишеструк значај. Управе ваздухопловних пристаништа престале су да буду саставни део државних органа задужених за цивилно ваздухопловство, чиме је значајно смањен обим њиховог рада. Примера ради, нестала је потреба да се аеродромске управе обраћају УЦВ у Београду како би добиле канцеларијски и потрошни материјал или резервне делове за своју опрему. Међутим, овај закон није предвидео оснивање Дирекције југословенских аеродрома или било каквог сличног органа управе. Уместо тога, 20. новембра 1962. основано је Пословно удружење југословенских аеродрома, а његови оснивачи су била аеродромска предузећа из Београда, Загреба, Титограда и Сарајева, којима су се нешто касније прикључили Дубровник, Љубљана и Скопље. Задатак овог удружења био је да „усклађује пословање својих чланова у питањима од заједничког интереса, у циљу што бољег одржавања аеродрома, проширења аеродромске мреже и даљег развоја ваздушног саобраћаја“. За разлику од предложене Дирекције, Пословно удружење представљало је знатно лабавију форму организовања сведену само на координацију активности међу аеродромима по питању набавке опреме и спровођења прописа, без икаквих управних овлашћења. Аеродромска предузећа основана су наредних

³⁵² АЈ, 130-729-1185, Нацрт Закона о изменама и допунама Закона о предузећима за аеродромске услуге, без броја, 1964; *Службени лист ФНРЈ*, бр. 24, 21. јун 1961; *Службени лист СФРЈ*, бр. 12, 18. март 1964.

година постепено. У одређеним случајевима нису ни формирана посебна предузећа, већ је једно предузеће обухватало више аеродрома. Тако се аеродром у Пули једно време налазио у саставу аеродромског предузећа *Љубљана*, док је титоградски аеродром прикључен аеродромском предузећу *Београд*. Појединим аеродромима је неко време управљао ЈАТ који је формирао сопствени погон у ту сврху. У његовом саставу су се налазили аеродроми Мостар, Приштина и Скопље до издвајања у посебна предузећа, а Тиват и Титоград (који се 1971. године одвојио од београдског аеродрома) чак до 2002. године.³⁵³

Модернизација аеродромске мреже настављена је и у наредним годинама. Године 1967. аеродром у Пули је адаптиран за цивилне потребе, док је 1970. отворен нови ријечки аеродром на Крку. Исте године је за ваздушни саобраћај отворен цивилни део аеродрома Задар. Године 1972. подигнут је монтажни путнички терминал у Нишу, чиме је јужни део Србије по први пут од Другог светског рата добио авионску везу са остатком Југославије. Са друге стране, аеродром Блед престао је да се користи у ваздушном саобраћају 1963. године, Жабљак 1968. године, док је Иванград коришћен до 1971. године. Током 1974. за ваздушни саобраћај није коришћен аеродром у Нишу. Исте године помиње се и почетак изградње саобраћајног аеродрома на Жабљаку, али до ње у стварности никада није дошло. У овом периоду модернизовани су и аеродроми код Сарајева (1969), Охрида (1970) и Тивта (1971). Последњи нови аеродром у овом периоду отворен је код Марибора 1976.³⁵⁴

Тенденција ка проширивању капацитета у редовном домаћем саобраћају чији је главни носилац био ЈАТ настављена је и у овом периоду кроз увођење млазних авиона на домаћим линијама, иако су све до 1974. на њима коришћени и клипни авиони. Током 1971, ДЦ-3 је коришћен на само три релације, Конвери на 35, Каравела на девет, а ДЦ-9 на четрнаест. Већ наредне године Конвери су коришћени на 31 домаћој линији, а Каравеле и ДЦ-9 на по петнаест, док је ДЦ-3 повучен из редовног путничког саобраћаја. Године 1973. смањена је употреба Конвера, који су коришћени на осамнаест линија, док су Каравеле летеле на 26, а ДЦ-9 на 27 домаћих линија. Од јуна 1974. сав домаћи путнички саобраћај ЈАТ-а обављан је искључиво млазним авионима.³⁵⁵

Поред ЈАТ-а, у редован унутрашњи саобраћај су током 1970-их почеле да се укључују и друге компаније. Уз чартер саобраћај, Инекс-Адрија је почела да одржава и целогодишње редовне линије. Прва таква линија била је Љубљана – Београд, отворена 1969. године. Године 1976. отворене су и линије Марибор – Београд – Скопље, Љубљана – Сарајево и Љубљана – Титоград. Током 1974, Пан Адрија је у договору са ЈАТ-ом преузела линије Београд – Приштина – Титоград, Београд – Мостар и Загреб – Мостар. Током 1975, мрежа Пан Адрије обухватала је поштанске линије Београд – Загреб, Београд – Скопље, Београд – Сарајево – Титоград, Загреб – Сплит – Дубровник и Београд – Љубљана, као и путничке линије Београд – Загреб, Београд – Иванград, Загреб – Ниш – Скопље, Загреб – Титоград, Скопље – Титоград – Сарајево, Љубљана – Сплит, Ниш – Сплит, Ниш – Тиват и Београд – Ниш – Скопље. Може се претпоставити да се радило о линијама са мањим бројем путника на ком је ЈАТ-у било неисплативо да користи веће авионе или о аеродромима који нису могли ни да их прихвате (Иванград). Према подацима СУЦВП, Пан Адрија је током 1975. године искористила 61,74% понуђених путничких места у редовном домаћем саобраћају користећи

³⁵³ *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1963*, br. 10, 1964, 9; „Odluke radničkog saveta u Titogradu“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 26, jun 1971, 1; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 161.

³⁵⁴ *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1964*, br. 11, 1965, 6; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1965*, br. 12, 1966, 6; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1966*, br. 13, 1967, 6; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1967*, br. 14, 1968, 3–4; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1968*, br. 15, 1969, 8–9; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1969*, br. 16, 1970, 9–10; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1974, 1975*, 51; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten, 1976*, Beograd 1977, 22–23; 47–48; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 77; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 94–95.

³⁵⁵ *Statistika jugoslovenskog civilnog vazduhoplovstva 1970–1971*, 12–13; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1972, 1973*, 78–79; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1973, 1974*, 61–62; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1974, 1975*, 37.

авиона типа ФХ-227 са 52 путничка места. У оквиру своје сарадње са ЈАТ-ом, Авиогенекс се у летњој сезони 1977. укључио у одржавање редовних линија Београд – Приштина, Београд – Охрид, Загреб – Тиват – Скопље и Дубровник – Загреб.³⁵⁶

Настављен је и рад на унапређењу средстава за везу, навигацију и контролу летења. Поред набавки додатних радио-навигационих уређаја, године 1964. набављени су радарни за обласне центре контроле летења у Београду и Загребу, чиме је омогућен квалитетнији рад ове службе. У циљу систематичнијег рада на модернизацији инфраструктуре и обуци кадрова за рад на савременим уређајима, године 1969. донет је Закон о обезбеђењу средстава за финансирање Програма модернизације службе безбедности ваздушне пловидбе. Овај програм, вредности 128.750.000 динара, требало је спровести у периоду од 1969. до 1978. године. Од укупног износа, 52.250.000 динара у девизама су одређена за набавку опреме, а 76.500.000 динара за трошкове грађевинских радова, монтаже и царине на увоз опреме. Из савезног буџета је требало издвојити 105.250.000 динара, од чега 28.750.000 у девизама, без обавезе враћања, а СУЦВП је од накнада наплаћених за вођење ваздухоплова требало да издвоји 23.500.000 динара у девизама. Грађевински и радови на монтажи уређаја имали су бити окончани до 31. децембра 1974. године, док је до краја 1978. требало отплатити иностране кредите. Обука нових стручних кадрова за контролу летења и техничку службу требало је да тече у континуитету од 1969. до 1978. године. Програм је обухватао набавку телекомуникационе опреме, навигационе опреме и радарских уређаја за ваздушне путеве и аеродроме; обезбеђивање напајања свих кључних објеката електричном енергијом; подизање грађевинских објеката за смештај опреме и стручних екипа; стручно оспособљавање нових радника у служби за вођење ваздухоплова.³⁵⁷

Следећи програм, донет 1972, обухватао је период до краја 1981. године и представљао је адаптацију програма из 1969. Укупна вредност програма повећана је на 467.499.750 динара, од чега 200.474.400 динара у девизама за набавку опреме и 267.025.350 динара за грађевинске радове, монтажу уређаја, царинске и друге дажбине. Девизна плаћања је требало извршити до краја 1976. године. Поред поменутих ставки из програма модернизације усвојеног 1969. године, нови програм обухватао је и набавку ваздухоплова за калибражу радио-навигационих средстава, службу трагања и спасавања, испитивање узрока удеса и вршење инспекцијских послова; набавку специјалних возила; изградњу и куповину станова за раднике службе безбедности ваздушне пловидбе; постављање и замену потребних електронских уређаја на примарним аеродромима; израду стандарда и норматива за безбедност ваздушне пловидбе.³⁵⁸

Поред увођења нових средстава за везу и навигацију, на опремање југословенских аеродрома утицао је и пораст броја терористичких аката усмерених против ваздушног саобраћаја. Наредбом о минимуму опреме за контролу ваздухоплова, путника, пртљага и робе из 1975. одређено је да југословенски аеродроми отворени за међународни и домаћи саобраћај морају бити снабдевени детектором и анализатором експлозива, рендгенолошким и стетоскопским уређајима, радиолошким, као и детекторима метала и токсиколошких материја, затим опремом за неутрализацију експлозивних направа, заштиту од експлозивног дејства и превоз диверзантских направа, као и средствима за активно и пасивно посматрање. Врсте и количине ове опреме је за сваки аеродром одређивала комисија у чији састав су улазили представници Савезног секретаријата за унутрашње послове, СУЦВП, Савезне управе царина и Удружења аеродромских предузећа и превозника. Још једна мера за

³⁵⁶ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1972, 1973, 32–33; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1974, 1975, 46–47; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1975, 1976, 28–29; „Vazдушna trka za putnicima“, Inex informator, br. 64–65, novembar-decembar 1976; „Planovi za novu sezonu“, Genex informator, br. 1, 1977, 10.*

³⁵⁷ АЈ, 130-729-1185, Предлог Закона о обезбеђењу средстава за финансирање Програма модернизације службе безбедности ваздушне пловидбе, 9. јануар 1969; *Службени лист СФРЈ*, бр. 8, 19. фебруар 1969.

³⁵⁸ *Службени лист СФРЈ*, бр. 71, 30. децембар 1972.

повећање безбедности ваздушног саобраћаја било је затварање панорамских тераса за посетиоце аеродрома како би се спречили напади на летелице на земљи.³⁵⁹

Већ је речено да се од изградње мреже хеликоптерских пристаништа на територији Југославије одустало. Ипак, и даље су се појављивали предлози о бољем повезивању већег броја мањих градова у Југославији ваздушним саобраћајем. Године 1972. помиње се план отварања низа секундарних аеродрома. Иако овај појам није строго дефинисан, сматрало се да су то „нормални саобраћајни аеродроми за критични авион у складу са структуром националне флоте, али нижих категорија и класа с обзиром на предвиђену фреквенцију саобраћаја на њему и на предвиђена одредишта летова“. Ово је значило да би такви аеродроми били у стању да приме основни тип у југословенској саобраћајној флоти, али би имали нижи степен техничке опремљености и метеоролошке минимуме у односу на значајније аеродроме. Служили би искључиво домаћем саобраћају, и то на такав начин да повежу „територије које са становишта коришћења ваздушног транспорта имају мањи значај“ са примарним центрима ваздушног саобраћаја. Овај систем познат је у свету као „зракасти“ (енг. hub and spoke operation) и био је распрострањен у време када је ограничен број аеродрома могао да прими најсавременије и највеће ваздухоплове. Заснивао се на идеји да ће мањи авиони са мањих аеродрома допремати путнике до главних аеродрома одређених области, да би затим путници били пребачени већим авионом до следећег значајнијег аеродрома, а одатле поново даље мањим авионом до секундарног аеродрома. Југословенски аеродроми су у извесној мери заиста и функционисали по зракастом систему. Наиме, сав редовни међународни саобраћај обављан је преко аеродрома у Београду и Загребу, док су остали коришћени за унутрашњи саобраћај. Изузетак је представљала летња туристичка сезона, када су увођене сезонске линије и вршени чартер летови са многих дестинација према аеродромима на југословенском приморју. По тој логици, већина југословенских аеродрома би се заправо могла окарактерисати као секундарна, иако су били у стању да прихвате и опслуже млазне авионе са више од 100 путничких места (основни тип путничких авиона у Југославији је у то време постао Даглас ДЦ-9, са 115 седишта).³⁶⁰

Како је функционисало и са каквим изазовима се могло суочити једно југословенско аеродромско предузеће показују нам мемоари Франца Севера. Љубљански аеродром поред Брника отворен је 1963. године и формиран је као посебно предузеће. До 1967. године бележио је сталан раст броја путника због великог броја туриста који су преко Љубљане путовали за Истру. Аеродром у Пули је после отварања припојен љубљанском аеродрому, тако да је предузеће до 1980. функционисало под називом Аеродром *Љубљана – Пула*. Међутим, већ 1968. број путника на љубљанском аеродрому је опао са 100.218 из претходне године (76.630 путника у међународном саобраћају и 23.588 у домаћем) на 62.070 (41.489 путника у међународном саобраћају и 20.581 у домаћем). Преко Пуле је исте године путовало 75.128 путника (71.295 у међународном и 3.833 у домаћем саобраћају), односно 21% више него преко Љубљане. Север, бивши официр ЈНА и учесник Другог светског рата, напустио је војну службу 1964. године и завршио Економски факултет у Загребу. После спроведеног конкурса, на место директора Аеродрома *Љубљана – Пула* дошао је 15. маја 1968. Предузеће је затекао „... у слабом стању. Колектив се тек упознао са самоуправљањем, сарадња међу запосленима је била слаба, односи међу њима лабави“. Улагања у аеродром у Пули стварала су губитке. Међутим, Север тврди и да је СУЦВП на подстрек ЈАТ-а третирао љубљански аеродром као локални и „слепоу улицу у југословенском ваздушном саобраћају“ пошто ЈАТ, правдајући се билатералним споразумима, није дозвољавао да у Љубљану слећу стране авиокомпаније у редовном саобраћају. Заиста, године 1968. редован међународни саобраћај вршен је само преко аеродрома у Београду и Загребу. Из ЈАТ-а су, како наводи у мемоарима, ширене гласине да око Брника постоје подземни потоци који ометају радио-навигациона средства и чине аеродром небезбедним. Север је у овоме видео ометање развоја љубљанског аеродрома због успешности пословања Адрије, иако је

³⁵⁹ *Службени лист СФРЈ*, бр. 12, 7. март 1975.

³⁶⁰ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten, 1972, 7–8; Đ. Čistogradov, Vazduhoplovni rečnik, 121.*

компанија, као што је већ речено, 1968. године била пред гашењем. Питање наводног ометања радио-навигационих средстава решено је провером коју је спровела СУЦВП и показала да их нема. Ради додатног повећања безбедности, у околини аеродрома је исечена четинарска шума пошто је једна ЈАТ-ова Каравела умало доживела катастрофу новембра 1969. пошто је посада, пробијајући облаке по лошем времену на основу неадекватних метеоролошких података и уз неправилан рад контроле летења, дошла на висину нижу од минималне безбедне на превеликој удаљености од писте, а авион почео да качи врхове дрвећа. Присебношћу посаде избегнута је већа несрећа, а оштећени авион је нормално слетео у Загреб.³⁶¹

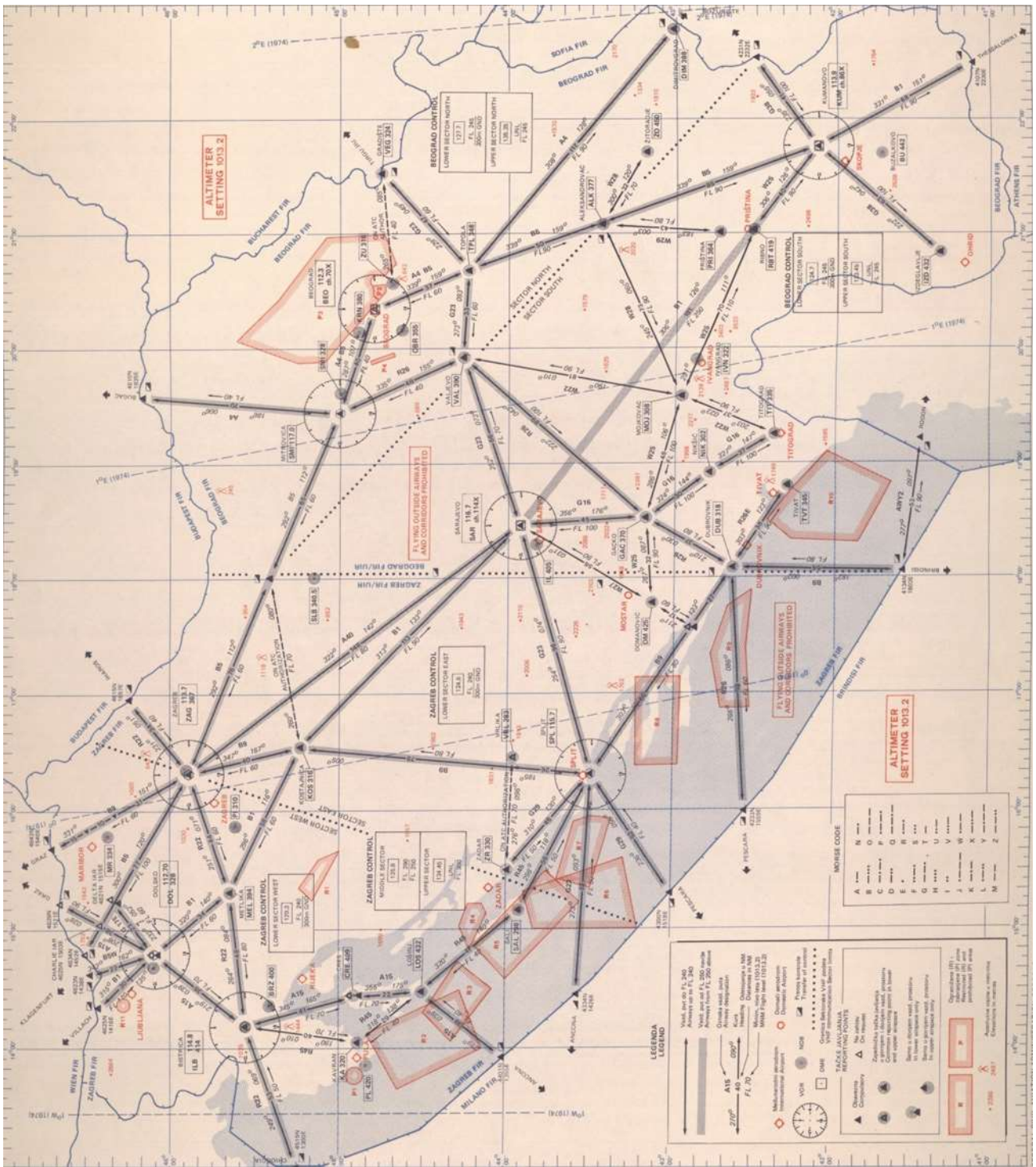
Северово управљање аеродромом дало је резултате. Током 1970. постављена су нова радио-навигациона средства на аеродрому Љубљана и спроведена реконструкција аеродрома Пула. Године 1971. Луфтханза је отворила теретну линију Франкфурт – Беч – Љубљана, а ЈАТ је укључио Љубљану у редован међународни саобраћај отварањем линија ка Амстердаму, Франкфурту и Цириху, да би 1972. отворио и линију за Лондон. Број путника почео је да расте, али претежно захваљујући појачаном домаћем саобраћају и повезивању аеродрома са туристичким капацитетима у околини Љубљане. Током 1973. подигнута је нова пристанишна зграда. У каснијем периоду, Љубљана је укључена и у дуголинијски саобраћај. За решење многих проблема Север се служио личним контактима које је имао са високим словеначким функционерима попут Михе Маринка и Сергеја Крајгера, а на челу љубљанског аеродрома остао је до 1980. године, када је прешао на место директора Инекс-Адрије.³⁶²

При крају посматраног периода (године 1975), за саобраћај су коришћени аеродроми у Београду, Дубровнику, Љубљани, Охриду, Пули, Ријечи, Сарајеву, Скопљу, Сплиту, Титограду, Тивту, Задру, Загребу, Иванграду, Мостару, Нишу и Приштини, од чега последња четири само у домаћем саобраћају. Већ наредне године аеродроми Иванград и Ниш нису коришћени, али је зато отворен аеродром у Марибору. Сви ови аеродроми имали су полетно-слетне стазе са тврдом подлогом, савремена радио-навигациона средства (више њих је добило и ИЛС) и модерне пристанишне комплексе. Ваздушни путеви су обележени средствима ВОР и НДБ, а надзор над њима је вршен из два обласна центра контроле летења (Београд и Загреб) опремљена радарима великог домета.³⁶³

³⁶¹ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1967*, br. 14, 1968, 23, 25; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1968*, br. 15, 1968, 25–28; *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1969. godini*, br. 14, 1970, 128–136; F. Sever, *Brnik*, 41–42, 84–87.

³⁶² *Statistika jugoslovenskog civilnog vazduhoplovstva 1970–1971*, 26, 30; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1972, 1973*, 80–81; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1973, 1974*, 16. Детаљније у: F. Sever, *Brnik*.

³⁶³ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten, 1975*, Beograd 1976, 31–33; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten, 1976*, Beograd 1977, 22–23; 47–48.



Карта 16: ваздушни путеви, ваздухопловна пристаништа, навигациона средства и ограничене и забрањене зоне за летење на територији СФРЈ 1976. године³⁶⁴

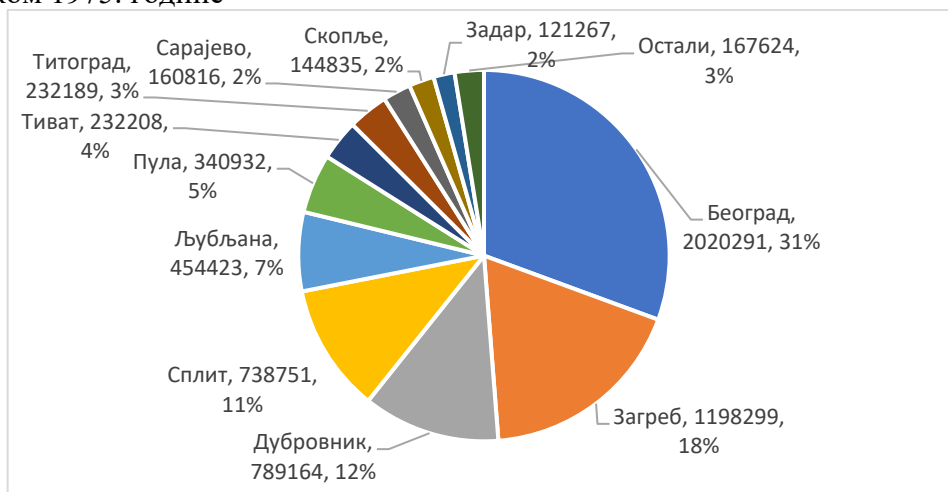
³⁶⁴ Оригинал у: Народна библиотека Србије, Карте и планови, бр. II 795

Табела 26: промет на аеродромима у СФРЈ током 1975. године³⁶⁵

Аеродром	Унутрашњи саобраћај						Међународни саобраћај						Укупно					
	Путници			Роба и пошта			Путници			Роба и пошта			Авиони	Путници	Транзитни путници (присељо)	Роба и пошта (присељо)		
	Авиони (присељо и отпремљено)	отпремљено	присељо	Укупно	отпремљено	присељо	Укупно	отпремљено	присељо	Укупно								
Аеродроми отворени за унутрашњи и међународни саобраћај																		
Београд	22002	701139	635767	1336906	3622	2474	6096	20094	366095	317290	683385	7006	4236	11242	42096	2020291	55970	17338
Дубровник	5938	178271	171514	349785	234	1135	1369	6344	222218	217161	439379	29	18	47	12282	789164	37041	1416
Љубљана	4172	139807	137991	277798	1202	540	1742	5148	88740	87885	176625	1315	1249	2564	9320	454423	48743	4306
Охрид	409	11328	10127	21455	4	34	38	59	2849	3266	6115	0	0	0	468	27570	0	38
Пула	1251	47154	46226	93380	21	89	110	2941	123793	123759	247552	1	2	3	4192	340932	7110	113
Ријека	1066	27534	27066	54600	16	99	115	515	12537	12286	24823	0	0	0	1581	79423	10143	115
Сарајево	3287	75758	78422	154180	283	377	660	285	2861	3775	6636	303	0	303	3572	160816	1451	963
Скопље	2604	70309	72727	143036	159	351	510	178	996	803	1799	150	8	158	2782	144835	4721	668
Сплиг	7138	209403	213892	423295	681	1473	2154	4936	157113	158343	315456	88	68	156	12074	738751	40114	2310
Титоград	3778	119611	109518	229129	307	646	953	48	1430	1630	3060	0	0	0	3826	232189	4	953
Тиват	1965	68658	65648	134306	109	300	409	1241	48641	49261	97902	2	37	39	3206	232208	8182	448
Задар	1768	47480	45737	93217	306	159	465	524	14037	14013	28050	0	0	0	2292	121267	2000	465
Загреб	8948	321753	318126	639879	2749	1232	3981	21816	280493	277927	558420	2536	2386	4922	30764	1198299	286665	8903
Аеродроми отворени само за унутрашњи саобраћај																		
Иванград	178	3664	3106	6770	23	19	42	0	0	0	0	0	0	0	178	6770	0	42
Мостар	324	1284	517	1801	20	102	122	0	0	0	0	0	0	0	324	1801	0	122
Ниш	346	2672	2602	5274	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	346	5274	1639	0
Приштина	799	23717	23069	46786	0	16	16	0	0	0	0	0	0	0	799	46786	0	16
Свега	65973	2049542	1962055	4011597	9736	9046	18782	64129	1321803	1267399	2589202	11430	8004	19434	130102	6600799	503783	38216

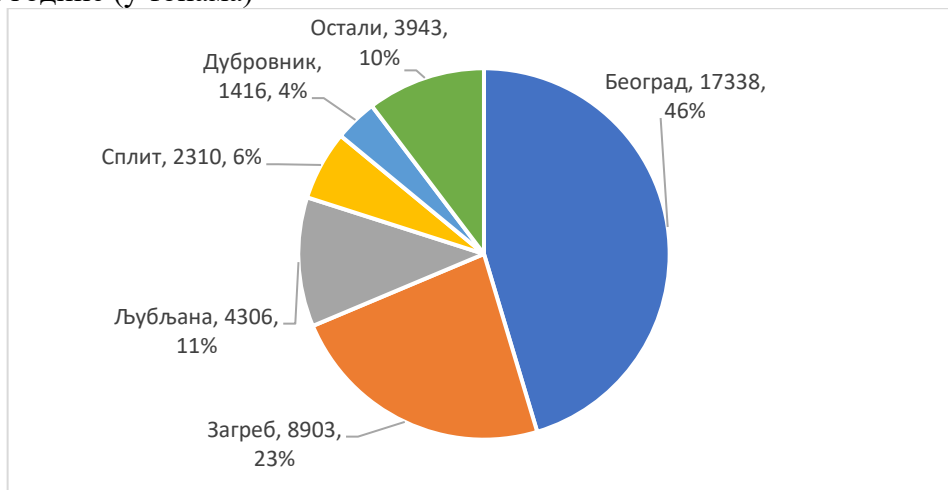
³⁶⁵ Преузето из: *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1975, 1976, 56*. Подаци показују укупан број путника и количину робе које су превезли југословенски и инострани авиопревозници. Аеродром Мостар затворен је у априлу 1975. због реконструкције.

Графикон 14: учешће појединачних југословенских аеродрома у укупном броју опслужених путника током 1975. године



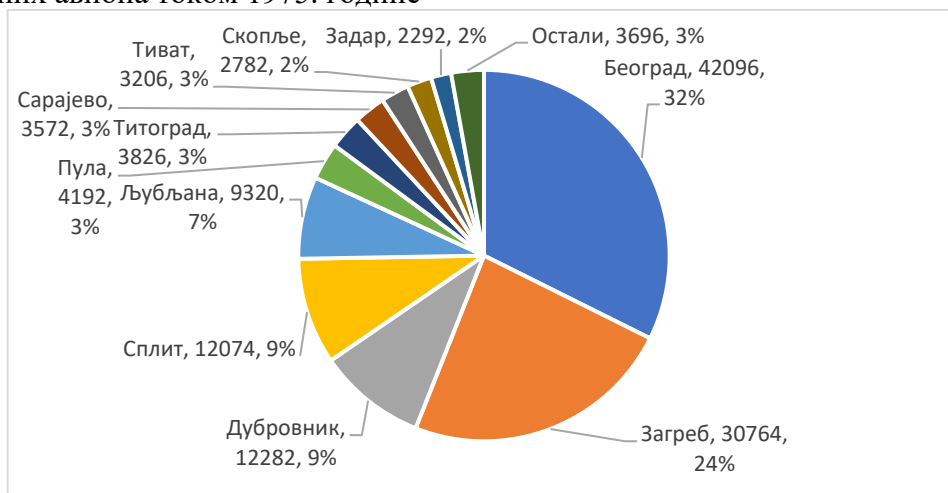
Напомена: представљени су аеродроми који су опслужили више од 100.000 путника, остали (Иванград, Мостар, Ниш, Охрид, Приштина и Ријека) су дати у збиру.

Графикон 15: учешће појединачних југословенских аеродрома у укупном робном промету током 1975. године (у тонама)



Напомена: представљени су аеродроми са прометом већим од 1.000 тона, остали су дати у збиру.

Графикон 16: учешће појединачних југословенских аеродрома у укупном броју операција комерцијалних авиона током 1975. године



Напомена: представљени су аеродроми са више од 2.000 операција (полетања и слетања) током године, остали (Иванград, Мостар, Ниш, Охрид, Приштина и Ријека) су дати у збиру.

Графикони показују да је највећи део ваздушног саобраћаја у Југославији и даље вршен преко аеродрома у Београду и Загребу. Поред тога, на основу ових података може се тврдити да би гашење аеродрома у Сплиту и Тивту, као што је било предвиђено програмом модернизације аеродромске мреже био погрешан корак. Сплитски аеродром је користило шест пута више путника него задарски, који је још у првим годинама после Другог светског рата замишљен као главно ваздухопловно пристаниште на југословенском приморју. Тиват је опслужио више путника него аеродроми у чак три главна града југословенских република. Упадљиво је да су аеродроми у више случајева грађени на релативно малим одстојањима један од другог: Тиват и Дубровник, Мостар и Дубровник, Сплит и Задар, Пула и Ријека, Љубљана и Марибор. Овде се морају узети у обзир и моменти невезани са строго саобраћајне мотиве: политика и одбрана. Већ је речено да је у случају изградње новог дубровачког аеродрома државни врх дао до знања да аеродром мора бити способан да прихвати и млазне војне авионе у тренутку када се о млазним цивилним авионима још није ни размишљало. По окончаној модернизацији, што је подразумевало и градњу полетно-слетних стаза, маневарских површина и стајанки са чврстом подлогом, сваки цивилни аеродром могао је да прихвати и млазне војне авионе, тако да је изградња овако густе мреже у једном делу земље морала имати и војни мотив. Што се тиче политике, имајући у виду да су у Југославији пословале четири авиокомпаније и да је њихово пословање бар једним делом имало политичку позадину, може се претпоставити да су слични разлози постојали и код барем неких од аеродрома. Ипак, како су друмске и железничке везе између различитих делова земље остале слабе, нарочито ка приморју, ипак је постојало и економско-саобраћајно оправдање за овакав распоред аеродромске мреже.

У овом периоду значајно је порасла повезаност ваздушног саобраћаја са туризмом, као што је и туризам у Југославији доживео огроман пораст. За само петнаест година, од 1960. до 1975. године, број туриста у Југославији је порастао са 5.188.000 (4.315.000 домаћих и 873.000 страних) на 15.546.000 (9.711.000 домаћих и 5.835.000 страних), уз јасно видљив раст удела страних туриста. Кроз аеродроме дуж приморја (Тиват, Дубровник, Сплит, Задар, Ријека, Пула) прошло је 2.301.745 путника, што је представљало скоро 35% од укупног броја путника на свим аеродромима у СФРЈ, док је у приморским местима боравило укупно 6.099.000 туриста. Овоме је допринела модернизација аеродромске мреже, затим оснивање две специјализоване чартер-авиокомпаније и све већа привлачност Југославије као дестинације за туристе из Западног и Источног блока. Уз то, раст броја путника говори и да је ваздушни саобраћај постајао све приступачнији све већем броју грађана Југославије. Ипак, треба имати у виду да су цене карата држане испод економског нивоа одлукама савезних органа, иначе би број путника био нижи. Уз то, поредећи изнете бројке, не може се са сигурношћу тврдити да је ваздушни саобраћај дао пресудан допринос развоју туризма.³⁶⁶

У поређењу са другим гранама саобраћаја, ваздушни је и даље заостајао по питању броја превезених путника и количине превезеног терета. Током 1960-их година друмски саобраћај је преузео водеће место од железничког. Од 1960. до 1975. године број превезених путника у друмском саобраћају порастао је са 92.131.000 на 825.136.000, количина превезеног терета са 21.839.000 на 130.133.000 тона, број регистрованих аутомобила достигао је 1.536.677, број аутобуса 20.180, а друмска мрежа дужину од 100.706 километара, од чега 39.365 километара са савременим коловозом. Железничка мрежа је 1975. обухватала 10.068 километара пруге, од чега 9.189 километара нормалног колосека и 649 километара уског. Број путника је од 1960. до 1975. опао са 212.178.000 на 129.079.000, док је количина превезеног терета порасла са 65.237.000 на 77.730.000 тона. У поређењу са овим бројевима, 3.949.000 путника и 36.694 тоне терета, колико су југословенске авиокомпаније превезле 1975. године, је занемарљиво. Ипак, иза ваздушног саобраћаја су и даље стајали исти економски, политички и војни чиниоци којима је правдан предлог модернизације аеродромске мреже крајем 1950-их.³⁶⁷

³⁶⁶ *Jugoslavija 1918–1988. Statistički godišnjak*, 339, 345.

³⁶⁷ *Jugoslavija 1918–1988. Statistički godišnjak*, 284–285, 287, 294.

Друге земље имале су различита искуства са домаћим саобраћајем, претежно условљена географијом. На пример, источнонемачки Интерфлуг је од оснивања одржавао домаће линије од Берлина ка Дрездену, Ерфурту и Лајпцигу преко целе године, као и сезонске линије од поменутих градова ка летовалиштима на балтичкој обали. Године 1969. забележено је 250.000 путовања на домаћим линијама Интерфлуга. Иако је држава планирала проширење унутрашњег саобраћаја, број путника је почео да опада услед раста употребе аутомобила и унапређења друмске мреже. Поред тога, Источна Немачка је имала разгранату железничку мрежу. Заједно са релативно малом површином земље, све ово је значило да је било најједноставније путовати копно. Домаћи саобраћај стварао је и економске проблеме Интерфлугу због великих оперативних трошкова изазваних великим бројем летова на кратким растојањима. Број путника у унутрашњем саобраћају је већ 1973. опао на 77.000. Коначно, Савет министара Немачке Демократске Републике је 1980. донео одлуку о потпуном укидању унутрашњег саобраћаја. Са друге стране, грчки Олимпик је имао веома разгранату мрежу линија између грчког копна и острва, због које је набављао и мале авионе погодне за употребу на аеродромима са кратким полетно-слетним стазама.³⁶⁸

4.4. Унапређење међународног саобраћаја и прве прекоокеанске линије

Модернизација југословенске аеродромске мреже отворила је могућности и за проширење међународног ваздушног саобраћаја, нарочито после отварања нових аеродрома код Београда и Дубровника. ЈАТ је наставио са повратком на поједина тржишта која је раније напустио, као и са отварањем нових линија. Новембра 1962. уведена је линија Београд – Атина – Бејрут. Велика експанзија ЈАТ-ових међународних линија започела је 1963. после набавке млазних авиона типа Каравела, па су отворене линије Београд – Варшава – Копенхаген и директне сезонске линије од Дубровника према Бечу, Минхену, Паризу, Лондону, Венецији и Атини. Са друге стране, ширење мреже линија ка источноевропским земљама текло је много спорије: ЈАТ је линију Београд – Варшава продужио до Москве тек 1965. године, а 1967. су отворене линије из Београда за Софију, Братиславу и Будимпешту. Уз то, Каравеле су постале основни тип авиона на међународним линијама ЈАТ-а, што га је учинило конкурентним на страним тржиштима.³⁶⁹

Током 1962, Аерофлот је своју ранију линију Москва – Кијев – Лавов – Будимпешта – Београд на којој су летели клипни авиони типа Ил-14 заменио линијом Москва – Београд – Рабат – Конакри – Акра на којој су коришћене знатно веће летелице типа Ил-18, учинивши Југославију станицом на својој линији ка Западној Африци. ЧСА је поред линије Праг – Београд увео и линију Праг – Београд – Бејрут – Дахран – Бомбај – Рангун користећи млазне авионе типа Тупољев Ту-104. Поред њих, у Београд су почеле да слећу и две компаније са Блиског истока: УАА из Уједињене Арапске Републике на линији Каиро – Атина – Београд и Ираки Ервејз (Iraqi Airways) на линији Багдад – Истанбул – Београд – Праг – Лондон. Холандски КЛМ је увео летњу сезонску линију Амстердам – Диселдорф – Загреб – Дубровник. Већ наредне године, белгијска САБЕНА је обновила саобраћај са Југославијом отварањем линије Брисел – Београд – Атина, КЛМ је поред сезонске линије за Дубровник увео и линију Амстердам – Беч – Београд – Софија – Атина (у новембру 1963. измењена у Амстердам – Беч – Београд – Атина – Каиро – Картум), док је Пан Америкен укључио Београд у своју кружну линију око света (Њујорк – Лондон – Франкфурт – Београд – Истанбул – Техеран – Карачи – Њу Делхи – Калкута – Рангун – Сајгон – Хонгконг – Токио – Хонолулу – Сан Франциско – Њујорк у оба смера). Тек 1967. на југословенском тржишту се појављују Ер Франс (линија Париз – Београд – Букурешт) и западнонемачка Луфтханза (линије Франкфурт – Минхен – Будимпешта – Београд и Франкфурт – Минхен – Загреб –

³⁶⁸ G. Simmons, *Olympic Airways*, 159–161; S. Schmitz, *Interflug*, 21–29.

³⁶⁹ *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 11; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1963*, br. 10, 1964, 14; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 110–111, 114.

Букурешт). Велики број иностраних авиокомпанија обављао је ванредни саобраћај током туристичке сезоне, укључујући поједине које нису имале редовне линије ка Југославији. Њиховом привлачењу помогле су одређене мере УЦВ донете после отварања београдског аеродрома: смањење накнада за слетање авиона на београдски аеродром за 35%, потпуно укидање накнаде за прелет југословенског ваздушног простора за авионе који слећу у Београд и смањење ове накнаде за 50% за прелете свих других авиона истих компанија преко југословенске територије.³⁷⁰



Карта 17: дестинације ЈАТ-а у редовном целогодишњем и сезонском међународном саобраћају 1967. Ван карте су Бејрут и Каиро.

У наредним годинама, ЈАТ је отворио више линија на просторима Европе, Медитерана и Средњег истока: за Букурешт, Триполи, Тунис, Лион, Манчестер, Кијев, Лењинград, Гетеборг, Багдад, Малту, Дамаск, Кувајт и Мадрид. Треба напоменути да су поједине линије (нпр. за Букурешт) у више наврата затваране и поново отворане, вероватно због малог броја путника. Почевши од 1972. уведени су такозвани „раднички чартери“ намењени југословенском исељеништву у Западној Немачкој. Уз постојеће линије, ЈАТ је на овај начин успео да Југославију повеже са читавом Европом. Саобраћај са несврстаним земљама Азије и Северне Африке био је повезан са великим пословима које су југословенска извозна и грађевинска предузећа тамо уговарала.³⁷¹

Интересантан случај у евромедитеранском ваздушном саобраћају југословенских авиопревозилаца у овом периоду представља Шпанија. Адрија је већ 1968. обавила неколико летова за Шпанију. Године 1970. СУЦВП и Туристички савез Југославије поднели су СИВ-у Информацију о потреби успостављања ваздушног саобраћаја са Шпанијом. Како је оцењено у овом документу, Шпанију је посећивао велики број туриста из Европе, али је уједно представљала земљу преко које су туристи из Северне и Јужне Америке долазили у Европу.

³⁷⁰ ДАМСП, ПА, год. 1962, Југославија, ф. 56, пов. бр. 43787, допис УЦВ ДСИП, 27. октобар 1962; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 16–17; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1963*, br. 10, 1964, 20–21; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1965*, br. 12, 1966, 14; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1967*, br. 14, 1968, 20–23.

³⁷¹ *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 85, 105, 107; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 89; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 142–143, 174–176. Видети и издања *Годишњих билтена Дирекције за цивилну ваздушну пловидбу*, односно *Годишњих билтена Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу* за период 1968–1976.

И сами Шпанци су путовали у многе европске земље, посебно Француску и Италију, а наведено је да постоји интересовање за дестинације у Југославији. Значајну тешкоћу у њиховом доласку представљала је потреба за издавањем специјалне визе, будући да у том тренутку још увек није било дипломатских односа између две земље. За 1970. годину је 5.000 Југословена уговорило аранжмане у Шпанији, али су визе морали да добију у Риму, Цириху, Паризу или Милану. Овај проблем се могао решити успостављањем конзуларних односа, што су већ учиниле поједине социјалистичке земље (Пољска, Мађарска, Румунија). И ЈАТ, и Иберија (Iberia) су били заинтересовани да отворе авионске линије између две земље, док су Инекс-Адрија и Авиогенекс били заинтересовани за чартер летове. Ипак, редован саобраћај између две земље покренут је тек новембра 1977, две године после смрти Франциска Франка, мада су му претходили чартер летови намењени југословенским туристима. Њих је, поред ЈАТ-а, изводио и Авиогенекс.³⁷²

Поред ЈАТ-а, значајну улогу у међународном саобраћају имала је Адрија. Од оснивања, ово предузеће се укључило у превоз туриста из иностранства, али и у превоз робе коју су југословенска предузећа извозила у иностранство. Само 1964. извршено је преко 150 летова којим су британски туристи стизали на југословенско приморје. Основно тржиште Адрије биле су земље Западне Европе и Скандинавије, а већ током 1960-их су вршени и летови ка Северној Америци. Поред тога, од 1962. до 1967. Адрија је имала и једну редовну међународну линију, Београд – Алжир. Мотиви за отварање ове линије засигурно су били политички, посебно ако се има у виду да је Југославија пружала подршку борби Алжира за независност од француске колонијалне власти.³⁷³

И Пан Адрија је 1970. почела да се укључује у међународни саобраћај. Тада је уведена чартер линија Загреб – Трст. У оквиру сарадње са ЈАТ-ом Пан Адрија је 1974. преузела линију Београд – Тирана, а 1975. Загреб – Беч и Загреб – Букурешт. На сличан начин су Авиогенексу 1977. додељене линије Београд – Будимпешта, Београд – Кијев, Сплит – Беч – Београд и Београд – Љубљана – Лењинград. Уз то, његово основно тржиште биле су земље Скандинавије и Западне Европе, одакле је довозио туристе у оквиру аранжмана Југотурса.³⁷⁴

Већ је речено да су на различите начине покривани негативни ефекти пословања ЈАТ-а на појединим међународним линијама. У случајевима где је ЈАТ препустио одређену линију Пан Адрији, примењиван је исти систем. На дан 10. јуна 1977. склопљен је уговор између СКСВ и Пан Адрије о компензацији негативних финансијских ефеката за одржавање редовног ваздушног саобраћаја на линији Београд – Тирана – Београд. Према овом уговору, Пан Адрија је била у обавези да у периоду од 1. новембра до 31. децембра 1977. лети на наведеној линији са две недељне фреквенције (повратни летови средом и суботом) авионима типа ФХ-227. СКСВ би надокнађивао губитке остварене на тој линији у износу од 19.608 динара по лету, с тим да укупна средства исплаћена за наведени период нису смела прећи износ од 352.944 динара, што је покривало осамнаест летова. Од Пан Адрије се захтевало да на крају сваког месеца, а најкасније до 10. дана наредног месеца достави фактуру за укупан број летова у току месеца, као и извештај о превозу путника и робе за сваки лет. СКСВ се обавезао да одмах по пријему фактуре, а најкасније до 20. дана у месецу исплати уговорени износ компензације за претходни месец.³⁷⁵

³⁷² АЈ, 130-729-1185, Информација о потреби успостављања ваздушног саобраћаја са Шпанијом, 22. септембар 1970; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1968*, br. 15, 1969, 18; „Planovi za novu sezonu“, *Genex informator*, br. 1, april 1977, 20; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 176.

³⁷³ *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 13; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1964*, br. 11, 1965, 15; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1967*, br. 9, 1968, 14; D. Bogetić, *Nova strategija spoljne politike Jugoslavije*, 138–147, 238–240; Lj. Dimić, *Jugoslavija i Hladni rat: ogledi o spoljnoj politici Josipa Broza Tita (1944–1974)*, Beograd 2014, 276–308.

³⁷⁴ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1974*, 1975, 46–47; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1975*, 1976, 28–29; „Planovi za novu sezonu“, *Genex informator*, br. 1, 1977, 20.

³⁷⁵ АЈ, Савезни комитет за саобраћај и везе (579), 579-84, Уговор о компензацији негативних финансијских ефеката за одржавање редовног ваздушног саобраћаја на линији Београд – Тирана – Београд, VI бр. 2356/1, 10. јун 1977.

Најзначајнија новина у међународном саобраћају у овом периоду било је покретање прекоокеанског саобраћаја ЈАТ-а и (у значајно мањој мери) Инекс-Адрије. Главна тржишта на овом пољу била су САД, Канада, Аустралија и Кина. Могућност да ЈАТ уведе саобраћај са Северном Америком разматрана је у више наврата: 1955, када је предлагана куповина три или четири ДЦ-6, и 1961, када је помињана могућност куповине два ДЦ-8. Ипак, тек сада се заиста приступило овом великом подухвату.

Као што је већ речено, југословенско-амерички споразум о ваздушном саобраћају из 1949. споразумно је раскинут 1959. године. Прва авиокомпанија која је успоставила саобраћај између Југославије и САД био је Пан Америкен, који је 1963. почео да слеће у Београду у оквиру своје кружне линије око света. Ови летови су вршени на основу дозвола које су издавале југословенске ваздухопловне власти, будући да није било важећег споразума о ваздушном саобраћају. Први предлог о његовом склапању изнет је још 1960. године, када је Савезно извршно веће дало сагласност амбасадору ФНРЈ у САД Марку Никезићу да поведе преговоре око увођења авионских линија између две земље, као и да потпише споразум, ако до његовог склапања дође. Ипак, до његовог склапања у том тренутку није дошло из два разлога: ЈАТ није имао одговарајуће авионе за такву линију, нити је иједан југословенски аеродром могао да прихвати америчке млазне авионе. Активности у погледу потписивања споразума појачале су се непосредно пред отварање новог београдског аеродрома. Године 1962. представници америчке амбасаде су тврдили да још увек није било комерцијалног оправдања да њихове авиокомпаније уведу летове за Београд, чак и после отварања новог аеродрома, али нису искључивали промену таквог става у каснијем тренутку. Ипак, југословенска страна је наставила да инсистира на склапању споразума, позивајући се и на чињеницу да је СССР појачао саобраћај преко Југославије, те да би желели да виде и америчке авионе на југословенским аеродромима. Из извора није јасно како је тачно до тога дошло, али Пан Ам је у јесен 1962. променио став и донео одлуку о увођењу летова за Београд почевши од пролећа 1963. Те године је учињен још један покушај да се склопи споразум о ваздушном саобраћају, према ком би Југославија дала право одређеном америчком авиопревозиоцу (у стварности Пан Аму) да слеће у Београд (без комерцијалних права на секторима од Београда до Франкфурта и Бејрута на кружној линији око света, док би југословенски авиопревозилац имао право да лети на линији Београд – накнадно одређене тачке међуслетања – Њујорк. Споразум у овом тренутку није склопљен будући да југословенска страна и даље није могла да га спроведе, већ је Пан Ам 5. априла 1963. добио дозволу да два пута недељно слеће у Југославију на линији око света са комерцијалним правима на свим тачкама, приставши да се приликом продаје карата и трансфера зараде у САД повинује југословенским прописима, односно да те послове врши искључиво преко заступника. Прва дозвола издата је до 1. маја 1965, после чега је њено важење продужавано. После укидања кружне линије 1968, Пан Ам је увео линију Њујорк – Београд са слетањима у Лондону или Глазгову, а од 1970. и у Диселдорфу и Штутгарту са продужењем иза Београда за Букурешт. Нафтна криза приморала је Пан Ам да током 1974. обустави летове за Београд, али су обновљени већ наредне године.³⁷⁶

Године 1964, Адрија је постала први југословенски авиопревозилац који је извео лет за САД. Летови су одобравани на основу изнајмљивања авиона спортским и иселеничким организацијама. Саобраћај са САД вршен је још и 1965. и 1966. године, после чега је обустављен због неконкурентности флоте Адрије. ЈАТ је 1965. отворио своје представништво у Њујорку, а своје прве чартер летове за САД извео је 1969. изнајмљеним авионом Конвер

³⁷⁶ ДАМСП, ПА, год. 1960, САД, ф. 122, пов. бр. 45231, допис Службе за правне послове и међународне уговоре ДСИП-а Амбасади ФНРЈ у Вашингтону, 25. фебруар 1960; исто, пов. бр. 418101, телеграм ДСИП-а Амбасади ФНРЈ у Вашингтону, 6. јул 1960; ДАМСП, ПА, год. 1962, ф. 123, пов. бр. 47196, забелешка о разговору [...] од 1. марта 1962; исто, пов. бр. 429772, допис УЦВ ФНРЈ Четвртог одељењу ДСИП-а, 12. септембар 1962; ДАМСП, ПА, год. 1963, САД, ф. 123, пов. бр. 43903 допис Службе за правне послове и међународне уговоре ДСИП-а Амбасади ФНРЈ у Вашингтону, 1. фебруар 1963, са нацртом ноте; исто, пов. бр. 48506, забелешка о одобрењу ПАА да слеће на сурчински аеродром, 16. април 1963; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1963*, br. 70, 1964, 2, 20–21; I. Kukobat, "Development of Air Transport...", 445–448.

Коронадо, што је била најаве каснијег ширења на северноамеричко тржиште. Поред тога, и Пан Ам је желео да своје пословање у Југославији регулише на трајнији начин. Године 1968. СИБ је одобрио СУЦВП да поведе преговоре о споразуму о ваздушном саобраћају са САД и већина елемената овог споразума је договорена, али је нерешено остало питање пословања Пан Ама у СФРЈ. Американци су и даље инсистирали на слободној продаји својих путних докумената за динаре и неограничен трансфер зараде у матичну државу. Међутим, југословенски прописи дозвољавали су пословање преко заступника или оснивање предузећа са заједничким улагањем. Била је дозвољена ограничена продаја карата (само југословенским грађанима и само на деоницама лета између СФРЈ и САД), а остварени приходи у динарима су се могли користити само за покривање трошкова пословања у Југославији. Указано је и да би део динарских прихода могао да буде пребачен у САД тек после 24 месеца од дана када би југословенски авиопревозилац отворио редовну линију са САД. Американци су на југословенска ограничења покушали да одговоре сопственим: не би одобрили линију за Чикаго, у Канади би смело да се слеће само у Монреал, а у Европи би у обзир дошла само три могућа места међуслетања, и то без Рима, Лондона и Франкфурта. Били су спремни да пристану на одлагање трансфера зараде у поменутом року, после ког би се поново преговарало о њиховим комерцијалним активностима у Југославији. Због неслагања око комерцијалних питања, преговори су завршени без склапања споразума.³⁷⁷

Године 1970. ЈАТ је почео да врши чартер летове за САД изнајмљеним Б-707. За ту годину је одобрена квота од двадесет чартер летова, а за сваки лет преко тог броја морала је да се изда посебна дозвола. Током те године, ЈАТ је превезао 1.482 путника између Југославије и САД, Већ 1971. превезано је 7.958 путника са три авиона, а 1972 – 28.150 путника са четири авиона. Исте године је Инекс-Адрија изнајмила један ДЦ-8 и између Југославије и САД превезла 3.800 путника. Дестинације ове две компаније у САД били су Њујорк, Чикаго, Детроит, Питсбург, Кливленд и Лос Анђелес, а летело се за Београд, Загреб, Љубљану и туристичке центре дуж јадранске обале. Пуници су били амерички туристи и Американци југословенског порекла. Обе компаније су имале дозволе за по двадесет летова између СФРЈ и САД током 1972, али су извеле више од тога, ЈАТ чак петоструко. Присуство Инекс-Адрије на америчком тржишту довело је до сукоба ове компаније са ЈАТ-ом око тржишта. Како је наведено у дипломатској преписци, овај сукоб је био неоснован, будући да је тржиште било довољно велико за обе компаније, а ниједна није имала капацитета да задовољи потражњу. Улогу медијатора имао је Конзулат СФРЈ у Њујорку, који је успео да испреговара споразум о сарадњи између све компаније. Извори не говоре каква је тачно била садржина тог споразума, али је током 1973. ЈАТ постао једина југословенска авиокомпанија на америчком тржишту.³⁷⁸

Растућа активност југословенских авиокомпанија на америчком тржишту изискивала је склапање споразума о ванредном (чартер) ваздушном саобраћају. Поред тога, и Пан Ам је желео да регулише свој положај у Југославији. Само током 1971. године ЈАТ-у је на име заступања исплаћено 104.000 долара, што је било више него довољно да се опреме просторије у Београду. Предмет спорења је био исти: Пан Ам је и даље могао да послује само преко заступника и није имао право да продаје своја путна документа, нити да врши замену валуте и трансфер средстава зарађених по основу продаје карата. Југословенске авиокомпаније су то радиле на територији САД без икаквих сметњи. Још једну интересну

³⁷⁷ ДАМСП, ПА, год. 1964, САД, ф. 199, пов. бр. 447762, телеграм Амбасаде СФРЈ у Вашингтону ДСИП-у, 27. новембар 1964; ДАМСП, ПА, год. 1969, САД, ф. 164, пов. бр. 423897, белешка о преговорима о ваздушном саобраћају са САД, 23. јун 1969; исто, пов. бр. 423897, допис СУЦВП Служби за правне послове ДСИП-а, 18. јул 1969; исто *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1964*, br. 11, 1965, 15; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1965*, br. 12, 1966, 15; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1966*, br. 13, 1967, 15; I. Kukobat, "Development of Air Transport...", 448; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 131.

³⁷⁸ ДАМСП, ПА, год. 1972, САД, ф. 109, пов. бр. 45813, шифровани телеграми Конзулата СФРЈ у Њујорку ССИП-у, 14. фебруар и 20. март 1972; исто, пов. бр. 434773, допис СУЦВП СИБ-у, 29. септембар 1972; ДАМСП, ПА, год. 1973, САД, ф. 99, пов. бр. 4980, телеграм Амбасаде СФРЈ у Вашингтону ССИП-у, 8. јануар 1973; I. Kukobat, "Development of Air Transport...", 448-449.

групу представљале су америчке туристичке агенције. Њих је занимала извесност саобраћаја између Југославије и САД како би могле да продају своје аранжмане. После прекида 1969, преговори су обављени у два наврата током 1972, од 10. до 14. јула и од 2. до 6. октобра. Док је већина чланова усаглашена без тешкоћа на бази америчког типског нацрта, уз питање права на продају карата и трансфер средстава Пан Ама, појавио се и проблем „дирекционог баланса“, тј. односа броја летова започетих у САД и броја летова започетих у СФРЈ. Југословенска страна је инсистирала на односу 4:1, а америчка 4:3. Амерички прописи су у начелу дозвољавали 20 чартер летова страних компанија годишње, а за сваки лет преко тога је важио дирекциони баланс 1:1. У оба случаја је већи број летова започињао у САД. Током следеће рунде преговора, америчка страна се сложила да се уместо термина „чартер саобраћај“ користи „ванредни саобраћај“, док је југословенска пристала да америчким компанијама одобри конверзију динарске зараде у доларе на рачун ретенционе квоте југословенских авиопревозилаца, тј. од дела девизног прихода којим су слободно располагали. Истом приликом је договорено да ће се преговори наставити наредне године.³⁷⁹

Споразум о ванредном ваздушном саобраћају између СФРЈ и САД коначно је потписан у Београду 27. септембра 1973. године. Основни део текста садржао је уобичајене одредбе везане за гарантовање равноправности авиопревозилаца обе уговорне стране, разумне таксе, царине и накнаде, признавање различитих дозвола и уверења за летаче и летелице, забрану нелојалне конкуренције и слично. Чланом 8, који се бавио дирекционим балансом, гласио је: „Обим путника у ванредном ваздушном саобраћају између територија двеју Страна превезених од стране превозиоца једне Стране укључених на територији друге Стране биће у разумном односу према обиму путника укључених изван територије друге Стране и искључених на територији друге Стране, узимајући у обзир комерцијалну природу односних тржишта“. Ово је значило да би, у начелу, број путника превезен из једне у другу земљу у начелу требало да буде сразмеран броју путника превезених у супротном смеру, али је узимање у обзир „комерцијалне природе односних тржишта“ у пракси значило већи број летова започетих у САД ка Југославији него у обрнутом смеру. Анексом А је авиопревозиоцима из обе земље дато право да укључавају и искључавају путнике искључиво на територији Југославије и САД, док су слетања између две земље могла бити искључиво техничка. Због ограничене могућности грађана Југославије да путују у иностранство, из дирекционог баланса су за југословенске авиопревозиоце искључена слетања у Детроит. Лос Анђелес је такође искључен из баланса због чињенице да ниједна југословенска авиокомпанија није имала редовну линију за САД све до увођења такве линије. Анексом Б су дефинисане врсте чартер летова, док је Записником о увођењу нове формуле дирекционог баланса југословенским авиопревозиоцима одобрено вршење укупно 110 летова за укључавање путника на територији САД.³⁸⁰

Споразум о ванредном саобраћају није донео промену положаја ЈАТ-а на тржишту. За сваки лет ЈАТ-а је и даље издавана дозвола, и то на основу претходног одобрења Одбора за цивилно ваздухопловство САД. Против ЈАТ-а је чак вођена истрага због прекршаја које су чиниле агенције са којима је ЈАТ уговарао летове, а забрањено је и да ће за сваки наредни прекршај ЈАТ бити кажњен са седам дана забране летења за САД. За то време, Пан Ам је обављао редован саобраћај са Југославијом на основу привремених дозвола. Стога је постало јасно да је потребно склопити споразум о редовном саобраћају између две земље, имајући у

³⁷⁹ ДАМСП, ПА, год. 1972, САД, ф. 109, пов. бр. 420399, допис Управе за Северну и Јужну Америку ССИП-а СУЦВП, 30. мај 1972; исто, пов. бр. 429231, извештај са преговора за закључење споразума о чартер саобраћају између СФРЈ и САД, 28. јул 1972; исто, пов. бр. 434773, допис Савезног секретаријата за Финансије СУЦВП, 3. октобар 1972; исто, пов. бр. 437620, извештај са преговора за закључење споразума о чартер саобраћају између СФРЈ и САД, 18. октобар 1972; исто, пов. бр. 438562, телеграм Амбасаде СФРЈ у Вашингтону ССИП-у, 30. октобар 1972; I. Kukobat, "Development of Air Transport...", 449.

³⁸⁰ ДАМСП, ПА, год. 1973, ф. 98, пов. бр. 446348, копија Споразума о ванредном ваздушном саобраћају између Владе СФРЈ и Владе САД, 27. септембар 1973; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1972*, 1973, 7; I. Kukobat, "Development of Air Transport...", 449–450.

виду да је ЈАТ намеравао да током 1976. отвори редовну линију за САД, као и да су чартер летови били средство за испитивање тржишта и да су испунили своју сврху.³⁸¹

Разменом нота извршеном 14. маја 1976. склопљен је Привремени споразум о редовном ваздушном саобраћају између СФРЈ и САД. Према овом споразуму, ЈАТ је добио право да врши два лета недељно на релацији Београд – Загреб – Њујорк авионима Б-707. Дозвола за додатне фреквенције морала је бити затражена 45 дана унапред, а за додатне секторе на линији – 30 дана унапред дипломатским путем. Југословенске власти су се сложиле да продуже дозволу Пан Америкену за три недељна лета за Београд авионима Б-707 или еквивалентним капацитетом (један авион са мање од 200 седишта уместо једног Б-707, са 201 до 300 седишта уместо 1,5 Б-707, са 301–400 седишта уместо 2 Б-707 и авион са 400 или више седишта уместо 2,5 Б-707). ЈАТ и Пан Ам су одређени за представнике друге стране на територијама својих земаља, продајући њихова документа за локалну или слободно конвертибилну валуту. Пан Аму је дато право да зараду остварену у СФРЈ у динарима користи за покривање трошкова пословања у Југославији. Договорена је и измена Споразума о ванредном саобраћају према којој је ЈАТ-у одобрено да врши највише 80 чартер летова из САД годишње. Привремени споразум је требало да остане на снази до 31. марта 1977. На основу овог споразума ЈАТ је 15. јуна 1976. отворио линију ЈУ500 на релацији Београд – Загреб – Њујорк, а његово важење је касније продужено разменом нота до 31. марта 1978. Разлог за овакав поступак било је превелико ангажовање Американаца у преговорима са другим земљама и њихов став да је привремени споразум са Југославијом функционисао на задовољавајући начин.³⁸²

Споразум о редовном ваздушном саобраћају између СФРЈ и САД склопљен је 15. децембра 1977. године. Према овом споразуму, ЈАТ-у је дато право да лети на линији од Југославије преко Франкфурга, Амстердама и Монреаља за Њујорк. Пан Америкену је дато право да лети на линији од Југославије преко тачака међуслетања које одреди до Загреба и Београда и ка тачкама иза њих. Слетања у Загребу дозвољена су од 1. априла 1979. Оба авиопревозиоца имала су право да прескоче неке или све тачке међуслетања на неким или свим летовима. Уз споразум је склопљен и Меморандум о сагласности којим је омогућен равноправан положај авиопревозилаца из обе земље, а који се односио и на Споразум о ванредном саобраћају из 1973. Одељком А су регулисана њихова права. Тачком 1 су одређени заступници на територији обе стране. Тачком 2 је Пан Ам добио право да продаје карте на територији СФРЈ под неколико услова. Прво, могао је да их продаје за слободно конвертибилну валуту користећи сопствена путна документа за све своје линије. Друго, могао је да их продаје самостално или преко заступника за динаре југословенским грађанима користећи путна документа ЈАТ-а на својој директној линији између СФРЈ и САД, затим на својим линијама између Европе и САД, између Југославије и било којег места међуслетања у Европи, између Југославије и земаља које се граниче са њом и Турском, као и на линијама других америчких авиокомпанија унутар САД када су биле повезане са његовим линијама за Југославију и тачкама међуслетања у Европи. Треће, могао је да продаје све друге карте у редовном ваздушном саобраћају преко југословенских заступника користећи њихова путна документа. Добио је право да приходе од продаје остварене у динарима претвори у слободно конвертибилну валуту и пребацује их у САД преко Обрачунске банке ИАТЕ или уплаћује на свој рачун код било које југословенске банке. Пан Ам није смео да има неповољније

³⁸¹ ДАМСП, ПА, год. 1974, САД, ф. 129, пов. бр. 432914, допис ЈАТ-а СКСВ, 21. јун 1974; ДАМСП, ПА, год. 1975, САД, ф. 138, пов. бр. 432707, подсетник ЈАТ-а о развоју ваздушног саобраћаја између Југославије и САД, 8. јул 1975; исто, пов. бр. 437628, допис СУЦВП реферату за САД ССИП-а, 31. јул 1975.

³⁸² ДАМСП, ПА, год. 1976. САД, ф. 133, пов. бр. 429129, копија ноте Стејт департамента Амбасади СФРЈ у Вашингтону и одговора Амбасаде СФРЈ, 14. мај 1976; исто, пов. бр. 442007, копија наредбе о издавању дозволе ЈАТ-у за обављање редовног ваздушног саобраћаја у САД, 21. јун 1976; ДАМСП, ПА, год. 1977, САД, ф. 129, пов. бр. 437450, копија ноте Стејт департамента Амбасади СФРЈ у Вашингтону и одговора Амбасаде СФРЈ, 17. мај 1977. и 30. јун 1977; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1976, 1977*, 13; S. Ora, „Novi korak u razvoju“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 70, jun 1976, 5; I. Kukobat, „Development of Air Transport...“, 449–450.

комерцијалне услове од било ког страног превозиоца у Југославији. Тачком 3 Влада САД је дала дозволу ЈАТ-у да продаје карте на територији САД директно или преко заступника. Тачком 4 одређен је максималан обим саобраћаја ЈАТ-а у наредном периоду, уз коришћење ускотрупних авиона, према доњој табели.

Табела 27: дозвољени број фреквенција ЈАТ-а према Меморандуму о сагласности уз Споразум о ваздушном саобраћају са САД из 1977. по сезонама

Период	Број летова
Летња сезона 1978.	135
Зимска сезона 1978/1979.	99
Летња сезона 1979.	180
Зимска сезона 1979/1980.	132
Летња сезона 1980.	180
Зимска сезона 1980/1981.	132
Летња сезона: 1. април – 31. октобар; зимска сезона: 1. новембар – 31. март.	

Ускотрупни авиони могли су бити замењени широкотрупним тако да један широкотрупни авион са 201 до 300 путничких седишта замени 1,5 ускотрупних, односно да широкотрупни авион са 301 и више места замени два ускотрупна. Додатне фреквенције и линије могле су бити уведене само уз дозволу америчких власти. Захтев је морао бити поднет дипломатским путем између 120 и 180 дана пре покретања саобраћаја, а америчке власти су морале да одговоре у року од 60 дана по пријему захтева. Допуштено је да се посебни захтеви за обављање саобраћаја могу доставити 15 дана пре његовог покретања. Тачком 5 је одређено да се сва потребна питања морају размотрити на међудржавним консултацијама пре 31. марта 1981, када би престали да важе план линија и претходне сагласности. Одељком Б је договорено да ће приликом тих преговора бити размотрено питање продужења ЈАТ-ове линије до Чикага и/или Лос Анђелеса, а одељком Ц – да ће споразум и Меморандум о сагласности привремено ступити на снагу са даном потписивања. Овим документом је коначно регулисан ваздушни саобраћај између Југославије и САД.³⁸³

Почевши од 1964. Адрија је изводила чартер летове између Канаде и Југославије. Свој први лет за Канаду ЈАТ је извео 1968. године користећи изнајмљени Иљушин Ил-18. Прва иницијатива ЈАТ-а за склапање споразума о ваздушном саобраћају између Канаде и Југославије покренута је 1969. године. У Канади је постојала развијена југословенска емиграција, а третирана је и као транзитна земља на претпостављеној рути ка САД. У првим годинама, ЈАТ је и овде најпре обављао само чартер летове. Током 1972. превезено је око 7.500 путника, махом Канађана југословенског порекла, и остварена зарада од 2.000.000 долара. За Канаду је током те године летела и Инекс-Адрија. Међутим, 1973. године су уведене протекционистичке мере у циљу заштите домаћег саобраћаја које су се одразиле и на ЈАТ: листе путника за чартер летове су морале бити достављене властима 90 дана унапред, а у истом року је морала бити извршена наплата најмање 25% цене аранжмана. Како би се избегло смањење броја путника, југословенска амбасада у Отави је предложила да се одмах покрену преговори о споразуму о ваздушном саобраћају. Канађани су овај предлог одбили, образложивши то ревизијом целокупне политике у међународном ваздушном саобраћају, због које су обуставили преговоре са свим земљама.³⁸⁴

³⁸³ ДАМСП, ПА, год. 1978, САД, ф. 130, пов. бр. 42425, копија Споразума о ваздушном саобраћају између СФРЈ и САД, 15. децембар 1977, са прилозима и допис ССИП-а СИБ-у, 13. фебруар 1979; I. Kukobat, "Development of Air Transport...", 452–453; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 94–95; Ј. Симишић, *Био један ЈАТ*, 173–174.

³⁸⁴ ДАМСП, ПА, год. 1969, Канада, ф. 94, пов. бр. 416724, допис СУЦВП Комисији за координацију преговора и сусрета ДСИП-а, 18. април 1969; ДАМСП, ПА, год. 1973, Канада, ф. 55, пов. бр. 46058, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 8. фебруар 1973; исто, пов. бр. 451005, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 19. јул 1973; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1964*, br. 11, 1965, 15; *Direkcija za civilnu vazдушnu*

Према материјалу који је ЈАТ доставио ССИП-у у склопу припрема за преговоре о закључењу споразума о ваздушном саобраћају са Канадом, постојала је економска основа за увођење редовног саобраћаја. Током 1970. године извршено је 20 чартер летова са 2.500 превезених путника, већ 1971. 86 летова са 16.000 путника, 1972. 68 летова са 10.013 путника и 1973. 50 летова са 8.257 путника. Број летова је смањен током 1972. и 1973. због поопштравања прописа о чартер саобраћају и забрани летова из Беча и Будимпеште. Постојао је простор и за превоз робе. Само 1972. је за Канаду из Београда отпремљено 136 тона терета, од чега су велики део чинили хербициди шабачке фабрике *Зорка*. Очекиване су потешкоће око регулисања комерцијалне активности Ер Канаде у Југославији, те је предложено да се дозволи продаја карата у динарима грађанима СФРЈ само за секторе за које би био склопљен уговор о „пулској“ сарадњи, а пренос средстава би се вршио преко Обрачунске банке ИАТЕ. Друга предложена формулација је била да ће продаја карата бити регулисана „реципрочним комерцијалним уговором“ између превозилаца. Очекивало се да ће Канађани отворити линију за Југославију током 1975, тако да је захтевано да је и ЈАТ отвори тада или, ако не би то могао, да му се одобри број чартер летова еквивалентан броју летова канадске компаније. Преговори о склапању споразума о ваздушном саобраћају између Југославије и Канаде вођени су у Београду од 23. до 27. априла 1974. године. Као одредиште за југословенску линију требало је тражити Торонто, а знало се да су Канађани заинтересовани за Загреб. Уколико би они понудили Монреал, југословенска страна је требало да њима обезбеди Београд као дестинацију Југословенска страна је била задовољна њиховим током, при чему није било спорења ни око пословања Ер Канаде у Југославији договорено је да ће се плаћање на територији Југославије вршити у чврстој валути, а у случају „пулског“ уговора, у динарима за такве секторе. Пренос средстава за такви продају би ишао преко Обрачунске банке ИАТЕ. Ипак, споразум није парафиран због једног, али кључног нерешеног питања, а то је била крајња тачка на линији одобреној југословенском авиопревозиоцу. Југословенска делегација је предложила да његова линија иде од тачака у СФРЈ преко тачака у Европи са правом пете слободе (укрцавање и искрцавање путника на успутним одредиштима) до Торонта, док су Канађанима понудили линију од било које тачке у Канади преко тачака међуслетања у Европи са правом пете слободе до Загреба. Канађани су на овај предлог одговорили да не могу до одобре Торонто одмах, али да би дозволили летове за Монреал у прво време. Југословенска страна је тврдила да би то ЈАТ-у створило губитке, као и да неће моћи да дозволи слетања канадских авиона у Загребу ако се за ЈАТ не обезбеди Торонто. Канађани нису променили став и понудили су линију преко Монреала за Њујорк или Чикаго, тражећи и даље за себе Загреб, с тим што су оставили могућност да се линија ЈАТ-а преусмери на Торонто 1978. или 1979. године. До тада би свакако одобравали чартер летове ка том граду, али би обезбедили и везу Монреал – Торонто преко канадских авиокомпанија. Будући да сагласност по овом питању није постигнута, преговори су завршени без парафирања споразума.³⁸⁵

Пословање ЈАТ-а у Канади укључивало је сарадњу његовог представништва са дипломатским представништвима Југославије у тој земљи и тамошњим туристичким агенцијама, али је ту било тешкоћа о којима је морао бити обавештен Београд. Према дописима Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, представник ЈАТ-а у Торонту М. Пауновић, окарактерисан је као некооперативан и искључив. Није се појављивао на аеродрому у време доласка ЈАТ-овог авиона, забранио је запосленима у представништву да се обраћају генералном конзулату СФРЈ по службеним питањима, није извештавао представника

*plovidbu: godišnji bilten 1965, br. 12, 1966, 15; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1966, br. 13, 1967, 15; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1967, br. 14, 1968, 14; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1968, br. 15, 1969, 18; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1972, 1973, 32–33; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 94–95; Ј. Симишић, *Био један ЈАТ*, 131.*

³⁸⁵ ДАМСП, ПА, год. 1974, Канада, ф. 80, пов. бр. 423472, припремни материјал ЈАТ-а за преговоре о закључењу Споразума о ваздушном саобраћају са Канадом, 1974; исто, пов. бр. 426481, извештај са преговора за закључење споразума о ваздушном саобраћају између СФРЈ и Канаде, 31. мај 1974.

Привредне коморе Југославије о свом раду и сарадњу са југословенским представницима у Канади је „дозирао према својим аполитичним погледима и ставовима (није члан СК)“. Да ствари буду горе, испоставило се да је од четири туристичке агенције са којима је ЈАТ сарађивао у Торонту, само једну водило политички проверено и подобно лице. Истакнуто је да се сарађивало са Петром Урбанцом, словеначким политичким емигрантом који је током Другог светског рата био белогардејски официр и бавио се шверцом. Дотични је 1945. побегао из Југославије у Аустрију, затим у Аргентину, а од 1955. је живео у Канади. Био је члан једног антијугословенског и антикомунистичког словеначког удружења, у цркви је отворено иступао са антијугословенских позиција, а под псеудонимима је писао такве чланке за лист *Словенска држава*. Његова жена је чак у југословенском конзулату отворено рекла да Урбанц мрзи комунистичку Југославију и да се бори за независну Словенију. Био је у сукобу са пројугословенским организацијама словеначких исељеника, огорченим тиме што је ЈАТ намеравао да га учини својим ексклузивним агентом за чартер аранжмане. Сматрали су да ће тиме бити награђен за своју антијугословенску делатност. Стога је захтевано да ЈАТ упозори свог представника на активности пословних партнера и поведе рачуна с ким ступа у контакте. Одговор ЈАТ-а је био да је Пауновић упозорен и да је прихватио критике, али да из комерцијалних разлога није могуће прекинути сарадњу са политички непоузданим агентима. Генерални конзулат СФРЈ у Торонту је указао да би наставак те сарадње могао да има негативне политичке последице код „позитивног исељеништва“, као и да се тиме отвара могућност за акције непријатељске емиграције „безбедносног карактера“. Представници ЈАТ-а су намеравали да траже од Урбанца и осталих „да се смире“, односно да престану са јавним антијугословенским деловањем. Сарадња са њима је била забрањена Друштвеним договором о регулисању пословних односа са приватним фирмама чији су власници пореклом из Југославије и физичким лицима која се баве спољнотрговинским пословањем из 1973, према ком су југословенска предузећа регистрована за промет робе и услуга са иностранством морала да прекину сваки вид сарадње са страним фирмама чији су власници или сувласници били политички емигранти југословенског порекла, као и са страним фирмама у којима су таква лица одређена за рад са југословенским предузећима. Исто је важило и за предузећа у власништву југословенских грађана, бивших руководиоца или службеника југословенских радних и других организација, односно стране фирме основане од стране југословенских радних организација. Није јасно како је уопште дошло до сарадње са Урбанцом и осталима имајући у виду овај друштвени договор.³⁸⁶

Изгледа да Пауновић није био активан по овом питању, будући да је у септембру 1975. поново покренуто питање његове сарадње са агенцијама у власништву припадника непријатељске емиграције. Генерални конзулат СФРЈ у Торонту је захтевао да се тај проблем коначно реши, указујући и на своје раније интервенције. На састанку одржаном између представника генералног конзулата, амбасаде, ЈАТ-а и Савезне привредне коморе 4. новембра 1975. у Торонту, донета је одлука о прекиду сарадње ЈАТ-а са две агенције у власништву непријатељски настројених емиграната, о формирању ЈАТ-ове туристичке агенције у Канади, као и о постављању новог представника ЈАТ-а у Канади, који је морао бити стручно и морално-политички проверена личност.³⁸⁷

Иницијатива за склапање споразума о ваздушном саобраћају са Канадом поново је покренута 1976. године са југословенске стране. Захтев за отварањем линије за Торонто остао је непромењен. Како су од претходних преговора прошле две године, а и међукомпанијски контакти су били слаби, Канађани нису били нарочито заинтересовани за

³⁸⁶ ДАМСП, ПА, год. 1974, Канада, ф. 80, пов. бр. 457885, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 28. 11. 1974; исто, пов. бр. 457885, , телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 17. децембар 1974; ДАМСП, ПА, год. 1975, Канада, ф. 76, пов. бр. 41073, телеграм Генералног конзулата СФРЈ у Торонту ССИП-у, 14. јануар 1975; *Службени лист СФРЈ*, бр. 13, 15. март 1973.

³⁸⁷ ДАМСП, ПА, год. 1975, Канада, ф. 76, пов. бр. 446073, телеграм Генералног конзулата СФРЈ у Торонту ССИП-у, 26. септембар 1975, исто, пов. бр. 453401, телеграм Генералног конзулата СФРЈ у Торонту ССИП-у, 5. новембар 1975.

решавање овог питања. Коначно, канадско Министарство саобраћаја је у мају 1976. позвало на састанак представнике више авиокомпанија из иностранства, укључујући ЈАТ, и саопштило им да се уводи мораторијум на одобравање нових редовних линија за Торонто до 1980. године, уз могућност продужења. Званичан разлог била је преоптерећеност аеродрома, мада су југословенске дипломате сматрале и да су канадске власти желеле да уносно тржиште Торонта сачувају за своје компаније. За отварање нових линија су у обзир долазили Монреал, Халифакс, Ванкувер и Калгари. Мораторијум се није односио на чартер саобраћај, чији су термини усклађивани тако да не ометају редовне линије. ЈАТ је сматрао да би увођење редовне линије за Торонто са две недељне фреквенције чак растеретило тај аеродром, будући да би онда могао да се смањи број чартер летова. Из истог разлога је пропао и покушај покретања преговора 1978. године.³⁸⁸

У пролеће и лето 1977. ЈАТ је отворио чартер линију Торонто – Скопље, што је добро примљено код македонске емиграције. Капацитети су унапред распродати, а поред Македонаца из Југославије, ову линију су користили и егејски Македонци из Грчке. У августу 1977. канадске власти су суспендовале дозволу ЈАТ-а за вршење чартер саобраћаја на месец дана, од 23. септембра до 24. октобра, наводећи да је ЈАТ починио низ тешких прекршаја прописа о чартер саобраћају од 1974. до тог тренутка, те да су у више наврата на то упозоравали представништво ЈАТ-а. Амбасада о тим прекршајима није била обавештена. Суспензија је значила отказивање осамнаест летова са око 1.800 путника, а ЈАТ је био у обавези да врати у Канаду путнике које је већ превезао у Југославију. Органи за цивилно ваздухопловство су казне изрицали и другим компанијама, укључујући Ер Канаду. Иако је заиста било прекршаја, амбасада СФРЈ је интервенисала у Министарству саобраћаја Канаде, што је донело резултате. Суспензија је скраћена на петнаест дана (од 23. септембра до 7. октобра), што је довело до отказивања само седам летова. Како је прећено и трајним одузимањем дозволе ако се прекршаји наставе, амбасада је тражила да се предузму мере како се не би дошло у такву ситуацију.³⁸⁹

Први захтев ЈАТ-а за успостављање редовне линије између Југославије и Аустралије упућен је аустралијским властима марта 1969. године. Том приликом је наведено да у Аустралији живи приближно 100.000 људи југословенског порекла, као и да их се још 10.000 досељава сваке године, због чега постоји комерцијално оправдање за отварањем ове линије. Ипак, захтев је одбијен уз образложење да тренутни и предвиђени обим саобраћаја не оправдавају редован саобраћај, као и да би, према њиховој процени, ЈАТ преузео део путника других компанија које су летеле између Аустралије и Европе, укључујући аустралијски КВАНТАС. Уместо тога, аустралијске власти су биле спремне да дозволе чартер летове, иако су другим земљама дозвољавале повећање броја фреквенција на редовним линијама (Западна Немачка, САД), као и увођење потпуно нових линија (Чехословачка, СССР). Југословенске дипломате су закључиле да број фреквенција и оптерећење линије немају везе са тиме хоће ли бити издата дозвола за отварање редовне линије, те су предложили да се преговори о другим споразумима са Аустралијом искористе за вршење притиска око питања авионске линије. Како су аустралијске власти правдале свој поступак заштитом интереса својих авиокомпанија, Југословени су истицали да досељеници југословенског порекла ионако не путују авионима компаније КВАНТАС, тако да они свакако не би тиме били оштећени.³⁹⁰

³⁸⁸ ДАМСП, ПА, год. 1976, Канада, ф. 85, пов. бр. 48480, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 13. фебруар 1976; исто, пов. бр. 49582, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 19. фебруар 1976; исто, пов. бр. 428365, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 21. мај 1976; исто, пов. бр. 465975, допис ЈАТ-а Управи за Северну Америку ССИП-а, 10. децембар 1976 ДАМСП, ПА, год. 1978, Канада, ф. 83, пов. бр. 449463, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 4. септембар 1978.

³⁸⁹ ДАМСП, ПА, год. 1977, Канада, ф. 83, пов. бр. 415392, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 16. март 1977; исто, пов. бр. 450020, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 15. септембар 1977.

³⁹⁰ ДАМСП, ПА, год. 1969, Аустралија, ф. 11, пов. бр. 426632, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ДСИП-у, 7. јул 1969; исто, пов. бр. 431752, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ДСИП-у, 29. јул 1969; исто, пов. бр. 433355, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери Петој управи ДСИП-у, 8. септембар 1969; исто, пов. бр. 431408, допис

Чартер саобраћај између Југославије и Аустралије на релацији Београд – Карачи – Сингапур – Сиднеј покренуо је ЈАТ 1. јуна 1970. године, током које су обављена 22 чартер лета. Као основ за њихово покретање послужио је споразум између Југославије и Аустралије по ком је Аустралија финансирала долазак економских досељеника из Југославије са 640 аустралијских долара по човеку, а право на њихов превоз имали су само национални превозиоци уговорних страна, односно ЈАТ и КВАНТАС. Исте године је отворено и представништво ЈАТ-а у Сиднеју. Године 1971. је КВАНТАС почео да слеће у Југославију, али до 1973. није забележен ниједан путник искрцан или укрцан у Београду, тако да се највероватније радило о техничким слетањима. Поменуто године је свега 86 путника у Београд прispело авионима КВАНТАС-а, који затим 1974. уопште није летео за Југославију. ЈАТ је и тих година обављао само чартер летове за Аустралију. Током 1972. извршена су 174 лета са 17.800 путника (у просеку 102 по лету, са искоришћењем капацитета од 59% на авионима Боинг 707 са 151 седиштем), а 1973. 202 лета са 24.300 путника (у просеку 120 по лету, 70% искоришћења на истим авионима). Ипак, и даље се тежило отварању редовне линије, а озбиљни кораци у том правцу учињени су почетком 1974. године. Петог марта су генерални директор ЈАТ-а Видомир Крунић и руководиоца представништва ЈАТ-а у Сиднеју Петар Хинић разговарали са аустралијским министром за транспорт. Приликом тих разговора, аустралијска страна је изразила чуђење због инсистирања ЈАТ-а на отварању редовне линије у условима светске нафтне кризе, када многе авиокомпаније бележе губитке. С друге стране, сматрао је да би ЈАТ требало да настави са чартер летовима, којима се ово министарство није ни најмање противило. Одговор југословенских представника био је да кризу сматрају пролазном и да ће и после ње људи путовати авионом, те да стога треба размишљати о редовној линији између две земље на којој би летели њихови национални авиопревозиоци. ЈАТ је од 1969. пратио кретање путника између Југославије и Аустралије и дошло се до закључка да би редовна линија била економски оправдана. Једини услов Министарства за транспорт за отварање редовне линије ЈАТ-а била је сагласност КВАНТАС-а. Следећи разговор вођен је 6. марта са руководиоцима КВАНТАС-а. Како је наведено у извештају о разговорима, том приликом се по први пут није наишло на изразито одбојно држање аустралијских представника и вођена је веома отворена дискусија. Обе стране су се сложиле да је наступио тренутак за прелазак на редован саобраћај, при чему је КВАНТАС прихватио идеју ЈАТ-а да Београд учини својом улазном тачком за Источну Европу. ЈАТ је прихватио да за почетак добије комерцијална права само на једном аеродрому у Аустралији, док је КВАНТАС био заинтересован да Београд учини тачком слетања на линији ка одредиштима у Западној Европи, не тражећи комерцијална права на тој деоници. Током преговора комерцијалиста две компаније, вођеним од 7. до 11. марта, изнети су дотадашњи резултати и предвиђања за будућност. У 1975. години, када је било предвиђено отварање редовних линија, очекивано је укупно 45.000 путника између Југославије и Аустралије, од чега би ЈАТ и КВАНТАС превезли 35.000. Предвиђено тржиште обухватало је, поред Југословена, и 200.000 Аустралијанаца источноевропског порекла (од тога 100.000 Пољака и 50.000 Мађара), за које је очекивано да би користили услуге ове две компаније, као и још 35.000 Југословена на Новом Зеланду. Број путника је требало да нарасте на 48.600 током 1976. године, када је ЈАТ предвиђао увођење авиона већег капацитета, као и да КВАНТАС понуди већи број седишта. ЈАТ је био спреман и на „пулску“ сарадњу.³⁹¹

Амбасаде СФРЈ у Канбери Управи за Азију и Аустралију ДСИП-а, 21. август 1969; исто, пов. бр. 433355, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери Петој управи ДСИП-а, 8. септембар 1969.

³⁹¹ ДАМСП, ПА, год. 1970, Аустралија, ф. 9, пов. бр. 433590, допис СУЦВП ДСИП-у, 1. септембар 1970; ДАМСП, ПА, год. 1973, Аустралија, ф. 7, пов. бр. 435567, допис СУЦВП Комисији за координацију преговора и сусрета, ССИП-а, 28. август 1973; исто, пов. бр. 435595, писмо ЈАТ-а Служби за међународно-правне послове ССИП-а, 27. август 1973; ДАМСП, ПА, год. 1974, Аустралија, ф. 9, пов. бр. 413491, белешка о преговорима ЈАТ-а са Министарством за транспорт Аустралије и КВАНТАС-ом, 25. март 1974; *Statistika jugoslovenskog civilnog vazduhoplovstva 1970–1971*, 28; *Savezna uprava za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten 1972, 1973*, 91; *Savezna uprava za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten 1973, 1974*, 79; *Savezna uprava za civilnu vazdušnu*

Преговори о склапању споразума о ваздушном саобраћају између Југославије и Аустралије вођени су од 11. до 15. новембра 1974. у Канбери. Као основ за преговоре коришћен је аустралијски типски нацрт споразума уз уношење елемената из југословенског. До његовог склапања морало је бити решено више сложених питања. Прво се односило на продају путних докумената аустралијског превозиоца у Југославији. Југословенски прописи нису дозвољавали слободну продају путних докумената страних компанија на њеној територији ни у домаћој, ни у иностраној валути, а КВАНТАС је инсистирао на пуном реципроцитету. Решење је нађено у Поверљивом меморандуму о сагласности који је приложен уз споразум. Ту је унета одредба према којој је КВАНТАС добио право да карте у Југославији продаје преко свог генералног заступника за Југославију, односно ЈАТ-а, под условом да са ЈАТ-ом склопи споразум о „пулској“ сарадњи. Одређено је и да ће ЈАТ на исти начин продавати карте у Аустралији. Предвиђено је и да ће оба авиопревозиоца добити право слободне продаје карата на територији друге стране после одговарајућих измена у југословенским прописима. Путем меморандума је решено и питање комерцијалних права. ЈАТ-у су дата пуна комерцијална права од Сиднеја ка Карачију и Кувајту и право на прекид путовања (енг. stopover) у Бомбају, с тим што је дозвољено коришћење права само на једној од поменутих тачака. У основном тексту је одређено да ће ЈАТ летети за Аустралију са правом да слободно бира тачке слетања између Београда и Сиднеја. КВАНТАС-у је основним споразумом дато право да лети од Сиднеја до Београда и даље ка Риму, Бечу, Франкфурту, Амстердаму, Паризу и Лондону уз слободан избор тачака међуслетања, док је меморандумом одређено да ће имати пуна комерцијална права из Београда за Куала Лумпур и Бангкок и право на прекид путовања у Сингапур за Београд и у Београду ка даљим дестинацијама. Меморандумом је одређено и да ће ЈАТ почевши од 1. априла 1975. отворити редован саобраћај за Сиднеј са две недељне фреквенције авионима Б-707, а КВАНТАС од истог датума са једном или две недељне фреквенције авионима Б-747, с тим што није смео да недељно понуди више места него ЈАТ. Овом мером је онемогућено да КВАНТАС употребом већег авиона са више седишта потисне ЈАТ са тржишта. Обе стране су се основним споразумом одрекле права на каботажу и договориле да ће се трансфер зараде од продаје карата вршити по прописима земље у којој је зарада остварена. Договорено је и да ће привремена примена споразума почети 1. априла 1975, а да ће на снагу ступити када се код обе стране испуне уставни и законски услови.³⁹²

У време припрема за отварање линије Београд – Сиднеј, почетком 1975, Амбасада СФРЈ у Канбери захтевала је побољшање сарадње са тамошњим представништвом ЈАТ-а. Тражено је да у представништво дођу људи који ће „бити спремни и способни да се ангажују на плану безбедности земље“. Поред тога, због њиховог ангажовања око безбедности авиона ЈАТ-а, као и због могућег повољног утицаја на број путника, амбасада је предложила да се 10 до 15 бесплатних карата годишње додели дипломатско-конзуларним представништвима СФРЈ у Аустралији, која би те карте делиле заслужним припадницима аустралијских полицијских органа и члановима клубова југословенских иселеника. Судићи по овом телеграму, амбасада је очекивала деловање непријатељски настројене емиграције против ЈАТ-а. Оваква страховања показала су се оправданим, будући да од 1975. до 1977. забележено више напада на југословенску туристичку агенцију Адријатик, као и један на представништво ЈАТ-а у Мелбурну, које је извела усташка емиграција.³⁹³

plovidbu: godišnji bilten 1974, 1975, 87; Priča o Jugoslovenskom aerotransportu, 80, 105; Ч. Јанић, Ј. Симишић, Више од летења, 94; Ј. Симишић, Био један ЈАТ, 135–137.

³⁹² ДАМСП, ПА, год. 1974, Аустралија, ф. 9, пов. бр. 455338, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 18. новембар 1974; исто, пов. бр. 458570, Извештај са преговора о закључењу споразума о ваздушном саобраћају између СФРЈ и Аустралије, 11. децембар 1974.

³⁹³ ДАМСП, ПА, год. 1975, Аустралија, ф. 5, пов. бр. 45259, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 29. јануар 1975; Петар Драгишић, *Ко је пуцао у Југославију? Југословенска политичка емиграција на Западу 1968–1980*, Београд 2019, 120.

Прва редовна прекоокеанска линија ЈАТ-а, Београд – Карачи (од 1. јула 1976. Кувајт) – Сингапур – Сиднеј отворена је 1. априла 1975. године. Према мемоарима Косте Бојовића, на овој линији су се смењивале две посаде. Једна је летела од Београда до Сингапура, друга од Сингапура до одредишта у Аустралији (Сиднеј, Мелбурн, Перт) и назад до Сингапура. После завршене смене, која је могла да траје и по неколико недеља, једна од посада би се у својству путника вратила у Југославију. Дешавало се и да исти летачи обаве по неколико летова између Сингапура и Аустралије пре повратка у земљу. Током 1975. године је и КВАНТАС летео на две релације: Мелбурн – Београд – Лондон од 2. априла до 31. маја и од 29. октобра до 31. децембра и Сиднеј – Београд од 4. јуна до 1. новембра, у оба случаја са једном недељном фреквенцијом. Веома брзо, ЈАТ је предложио проширење својих комерцијалних права и на Мелбурн, сматрајући такав захтев економски оправданим, будући да су тамо већ вршени чартер летови. Власти савезне државе Викторија и аустралијске федералне власти су подржавале овај предлог. Решавање овог питања било је од великог значаја због чињеница да је грчка компанија Олимпик почела да лети за Мелбурн и могла да преузме потенцијалне путнике ЈАТ-а. Исто је важило и за друге европске компаније које су добиле право да слећу у Мелбурн (није наведено које компаније су у питању). Још један фактор од утицаја на проблем ЈАТ-ове редовне линије за Мелбурн било је и сазнање да су КВАНТАС и Бритиш Ервејз постигли споразум о снижењу тарифа за држављане Аустралије и Велике Британије на линијама између две земље, те да КВАНТАС жели да склопи сличне аранжмане и са другим компанијама. КВАНТАС је у исто време био задовољан функционисањем своје линије за Београд и није желео да захтева додатне тачке слетања у Југославији, тако да је тамо владало извесно незадовољство због ЈАТ-ових захтева.³⁹⁴

Почетак 1970-их довео је до отварања раније прилично изоловане Народне Републике Кине ка остатку света, што се одразило и на ваздушни саобраћај. Први летови ЈАТ-а за Кину најављивани су за децембар 1971, али нису извршени. Почетком 1972, ЈАТ је преко СУЦВП предложио ССИП-у да се склопи споразум о ваздушном саобраћају са Кином, наводећи да постоји потенцијално тржиште због растућих економских веза између Југославије и те земље. Други разлог била је привлачност Кине као туристичке дестинације. Ствари су се са формалне стране развијале веома брзо. Споразум о ваздушном саобраћају склопљен је већ 14. априла исте године у Београду. Према извештају шефа југословенске делегације и директора СУЦВП Милована Ђокановића, као основа за преговоре узет је кинески типски нацрт који је одговарао стандардима ИКАО, тако да није било тешкоћа око његовог прихватања. Прихваћен је југословенски предлог да за измене и допуне споразума буду надлежне ваздухопловне власти две земље. Кинеска страна је није желела да се у споразум унесу одредбе о арбитражи у случају могућег спора, сматрајући да „сваки спор треба решити на бази поверења између страна уговорница“. Како је наведено у последњем делу извештаја, „у току преговора и боравка кинеска делегација била је партнер са којим се могло преговарати са пуно разумевања и отворености што одражава жељу ове земље да се уклопи у светске токове кретања“. Док је Југославији остављена могућност да благовремено одреди свог авиопревозиоца који ће одржавати линију према Кини, кинеска страна је већ у основном

³⁹⁴ ДАМСП, ПА, год. 1976, Аустралија, ф. 7, пов. бр. 446693, допис Девете управе ССИП-а СУЦВП, 31. август 1976; исто, пов. бр. 452785, допис Управе за Далеки исток, Индокину и Пацифик ЈАТ-у, 7. октобар 1976; исто, пов. бр. 468535, допис СУЦВП ССИП-у, 15. децембар 1976; исто, пов. бр. 468169, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 15. децембар 1976; исто, пов. бр. 468171, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 15. децембар 1976; ДАМСП, ПА, год. 1977, Аустралија, ф. 7, пов. бр. 46417, белешка у вези посете Џона Боувана – отправника послова Амбасаде Аустралије у Београду, 3. фебруар 1977; исто, пов. бр. 46417, телеграм Девете управе ССИП-а Амбасади СФРЈ у Канбери, 11. фебруар 1977; исто, пов. бр. 411667, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 24. фебруар 1977; исто, пов. бр. 412509, допис Управе за Далеки исток, Индокину и Пацифик ССИП-а СУЦВП, 4. март 1977; исто, пов. бр. 449214, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 8. септембар 1977; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1975, 1976, 19–20*; Колекција аутора, летачке књижнице Косте Бојовића; „Nova етапа razvoja“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 56, 15. april 1975, 1, 7; К. Бојовић, *Животни пут једног ваздухопловца*, 142; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 80, 105, 107; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 94; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 135–137.

тексту споразума као свог превозиоца одредила Одељење за међународне послове Генералне управе цивилног ваздухопловства. Ово је значило да је за обављање саобраћаја била задужен управни орган, односно да у Кини није постојало предузеће за ваздушни саобраћај. Прилогом уз споразум утврђене су линије за превозиоце из обе земље, и то за југословенског: „места у СФРЈ – четири места међуслетања – Пекинг – Токио и даље за места у трећим земљама“, а за кинеског: „Пекинг – Карачи или Кандахар – Техеран – Анкара или Истанбул – Букурешт – Београд – Тирана и даље за места у трећим земљама“. Југословенском авиопревозиоцу је остављена могућност да накнадно утврди тачке међуслетања у тренутку када одлучи да отвори линију ка Пекингу у складу са склопљеним споразумима о ваздушном саобраћају.³⁹⁵

Споразум о ваздушном саобраћају између Југославије и Кине изазвао је пажњу и у Јапану због одредбе о продужетку југословенске линије за Токио и даље. Јапанска штампа је истицала да се без споразума са трећом страном ова одредба не може спровести, као и да јапанске власти не би ни пристале на такав корак због сопствене жеље да отворе линију ка Кини. Југословенска амбасада у Токију предлагала је да се одмах поведу преговори са Јапаном о дозволи за чартер летове између Пекинга и Токија, сматрајући да би јапанске власти могле да издају такву дозволу, наглашавајући да је „[...] управо сада, када на тој релацији још нема других компанија, прилика да са брзим увођењем чартер летова направимо добар посао“. Ипак, осим промотивних путовања око света током којих су авиони ЈАТ-а слетали у Токио, авионска линија између Југославије и Јапана никада није отворена, иако је таква могућност разматрана у неколико наврата. Уз то, ЈАТ је био последња компанија која је према Аустралији летела са Б-707, који су постепено застаревали и на којима је долазило до честих кварова. Ово је угрожавало поверење путника у ЈАТ, тако да је тражено да се што пре у саобраћај уведу модернији авиони.³⁹⁶

Кина је у то време убрзано радила на модернизацији свог цивилног ваздухопловства, набављајући значајне количине совјетских, британских и америчких авиона. Према информацији из октобра 1972, Кина је из Совјетског Савеза добила два Иљушина Ил-62 и очекивала испоруку још два, са Британијом су вођени преговори о куповини шест авиона типа Трајдент, а са Америком о седам Боинга 707. Француске дипломате у Пекингу су тврдили да су кинеске власти донеле начелну одлуку о куповини три надзвучна путничка авиона типа Конкорд. Интересантно је да су Кинези већ крајем 1972. у разогорима са југословенским дипломатама тврдили како Кина више неће куповати совјетске путничке авионе зато што су били технолошки иза западних, али и зато што су Совјети отежавали куповину резервних делова. Почетком 1973. је стигла информација да је до тог тренутка набављено пет совјетских Иљушина Ил-62 и четири половна Трајдента из Пакистана, да су склопљени уговори о куповини десет Боинга 707 и двадесет Трајдента, као и да се разговарало о набавци три Конкорда. У исто време, више западноевропских земаља и Јапан исказивали су намеру да отворе линије према Кини.³⁹⁷

Спровођење споразума о ваздушном саобраћају одвијало се нешто теже. Кинеска страна је у другој половини 1972. најавила отварање линије Пекинг – Урумчи – Авганистан – Техеран – Букурешт – Београд – Тирана до краја те године. Ипак, линија није отворена, нити се о њој разговарало током 1973. године. Тек почетком 1974. Кинези су обавестили

³⁹⁵ ДАМСП, ПА, год 1972, Кина, ф. 76, пов. бр. 42830, допис СУЦВП Комисији за координацију преговора и сусрета ССИП-а, 24. фебруар 1972; исто, пов. бр. 418521, Извештај са преговора о закључењу споразума о ваздушном саобраћају између СФР Југославије и НР Кине, 10. мај 1972 са копијом споразума; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1972*, Београд 1973, 15; „Air Yugoslavia leti za Kinu“, *Jugoslovenski aerotransport*, бр. 31, новембар 1971, 3; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 96.

³⁹⁶ ДАМСП, ПА, год 1972, Кина, ф. 76, пов. бр. 415737, телеграм Амбасаде СФРЈ у Токију, 18. април 1972; исто, пов. бр. 416008, телеграм Амбасаде СФРЈ у Токију ССИП-у, 21. април 1972.

³⁹⁷ ДАМСП, ПА, год 1972, Кина, ф. 76, пов. бр. 420551, телеграм Амбасаде СФРЈ у Пекингу, 27. мај 1972; исто, пов. бр. 437345, телеграм Амбасаде СФРЈ у Пекингу, 19. октобар 1972; ДАМСП, ПА, год 1973, Кина, ф. 67, пов. бр. 42071, телеграм Амбасаде СФРЈ у Пекингу ССИП-у, 11. јануар 1973.

југословенску амбасаду у Пекингу да за април те године планирају отварање линије Пекинг – Букурешт – Тирана, при чему би београдски аеродром био само резервни, тврдећи да је све урађено у складу са споразумом о ваздушном саобраћају из 1972. Заиста, шестом тачком прилога уз споразум одређено је да се нека тачка или неке тачке међуслетања могу изоставити у одређеном периоду или за одређене летове, тако да је и СУЦВП делила ово мишљење, с којим се амбасада у Пекингу није слагала. Амбасада је подсећала да је 1972. лично председник кинеске Владе Чу Ен Лај у разговору са југословенским савезним секретаром за спољну трговину Мустафом Хацићем изјавио да ће Београд бити редовна тачка слетања на кинеској линији ка Тирани, а не резервни аеродром. Сматрало се да су разлози за овакав поступак политичке, а не економске природе, без детаљнијег образложења за такав став, осим примедбе да је читава линија осмишљена из политичких разлога. Почетком октобра 1974. кинеско Министарство иностраних послова известило је југословенску амбасаду у Пекингу да ће бити отворене две авионске линије, Пекинг – Париз и Пекинг – Тирана. У првом случају је југословенски ваздушни простор требало да се користи само као резервна траса (основна траса на сегменту од Турске до Швајцарске ишла је преко Грчке и Италије), док би у другом случају кинески авиони прелетали Југославију на етапи Букурешт – Тирана путањом Велико Градиште – Топола – Ваљево – Гацко – Дубровник и даље ка Албанији преко Јадранског мора. У тој години бележен је по један недељни прелет југословенског ваздушног простора од стране кинеских путничких авиона, да би током 1975. и 1976. године број прелета порастао на два.³⁹⁸

Могућност отварања југословенске линије за Пекинг јавила се тек 1977. године. Почетком октобра те године је представник кинеске амбасде у Београду посетио ЈАТ и пренео жељу Генералне управе цивилног ваздухопловства за успостављањем шире сарадње кроз увођење што чешћих чартер летова, а евентуално и редовних линија између Београда и Пекинга. Из ЈАТ-а је саопштено да има интереса за повезивање Кине и Југославије авионском линијом, али да она вероватно не би била исплатива, те да би требало ЈАТ-у дозволити да превози и туристе и пословне људе са Запада. Представници ЈАТ-а су после тога боравили у Пекингу, при чему је напоменуто да су Кинези у разговорима са њима показали велику предусретљивост и спремност за сарадњу. Били су спремни да ставе на располагање све туристичке капацитете које би југословенска страна тражила, како за Југословене, тако и за странце. Постављено је и питање дозволе за најкраћу руту између Југославије и Кине (преко Ирана), чије је коришћење могло да скрати путовање за четири сата. Кинез су током разговора оставили утисак да би решење могло бити позитивно. Даљи разговори били су предвиђени за март 1978. године.³⁹⁹

Склапање споразума о ваздушном саобраћају са Аустралијом захтевало је и решавање права ЈАТ-а у још неким земљама, попут Сингапура. Југословенске дипломате су 1970. и 1971. извештавале Београд да постоје могућности за широку економску сарадњу СФРЈ са Сингапуром кроз трговину, али и споразум о ваздушном саобраћају. Овај споразум је склопљен 10. децембра 1971. године и њиме је југословенски авиопревозилац добио право да лети на линији Београд – Истанбул или Никозија – места у Индији – Сингапур – једно место у Индонезији и три места у Аустралији. Сингапурском авиопревозиоцу је дато право да лети на линији Сингапур – места у Азији – места на Средњем истоку – Атина или Истанбул – Београд или Загреб – три места у Европи и два места у Северној Америци. Уз споразум је

³⁹⁸ ДАМСП, ПА, год. 1972, Кина, ф. 76, пов. бр. 437345, телеграм Амбасде СФРЈ у Пекингу, 19. октобар 1972; исто, пов. бр. 439283, телеграм Амбасде СФРЈ у Пекингу, 4. новембар 1972; ДАМСП, ПА год. 1974, Кина, ф. 83, пов. бр. 413752, допис Управе за Далеки исток, Индокину и Пацифик ССИП СУЦВП, 28. март 1974; исто, пов. бр. 445533, белешка са састанка колегијума Девете управе од 20. августа 1974; исто, пов. бр. 447993, телеграм Амбасде СФРЈ у Пекингу, 3. октобар 1974; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1974*, Београд 1975, 90; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1975*, Београд 1976, 66; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1976*, Београд 1977, 56.

³⁹⁹ ДАМСП, ПА, год. 1977, Кина, ф. 83, пов. бр. 452899, Радиограм ССИП Амбасди СФРЈ у Пекингу, 5. октобар 1977; исто, пов. бр. 461645, телеграм Амбасде СФРЈ у Пекингу, 24. новембар 1977.

потписан и поверљиви меморандум којим је регулисано питање одређивања авиопревозилаца, комерцијалних права, фреквенција, капацитета ваздухоплова, закупа и замене ваздухоплова у редовном саобраћају и чартер летова. Свакој страни је дозвољено да за обављање редовног саобраћаја овласти само једно предузеће. Југословенски авиопревозилац није добио комерцијална права на секторима иза Сингапура, а сингапурски на секторима иза тачака у Југославији. Дозвољене су две фреквенције недељно авионима типа Б-707 или ДЦ-8, односно летелицама сличних капацитета. Није дозвољено да се уместо авиона одређених превозилаца користе авиони трећих предузећа. Имајући у виду добијена комерцијална права, Сингапур је за ЈАТ остао значајан као тачка за трансфере путника на летове других компанија и тачка на којој су се мењале посаде на летовима за Аустралију.⁴⁰⁰

Иако је Југославија одржавала добре односе са многим афричким земљама као једна од водећих чланица Покрета несврстаних, упадљиво је да ЈАТ није отворио ниједну путничку линију према земљама јужно од Сахаре, од којих су са неким склопљени споразуми о ваздушном саобраћају (видети прилог 5). Авиони ЈАТ-а, Авиогенекса и Инекс-Адрије су коришћени за превоз робе (често се радило о извозу југословенских прехранбених производа), затим за превоз радника и опреме југословенских грађевинских предузећа или су изнајмљивани са посадама у муслиманске земље Африке, одакле су превозили ходочаснике у Меку. Поред саобраћајне, и привредна авијација ЈАТ-а је учествовала у великим пословима у Африци, унапређујући пољопривреду више земаља. Може се претпоставити да за отварање редовних линија није постојало комерцијално оправдање, али је чак и овакво присуство југословенских авиокомпанија, на првом месту ЈАТ-а, било знак да је у том делу света присутна и југословенска држава.⁴⁰¹

Као носилац редовног ваздушног саобраћаја, ЈАТ је до краја посматраног периода значајно проширио мрежу међународних линија у Европи и увео прве редовне прекоокеанске линије. Што се тиче чартер превозилаца, они су у највећој мери били везани за довожење туриста из Северне и Западне Европе у Југославију. Порасту обима међународног саобраћаја допринела је и повећана активност страних авиокомпанија на југословенском тржишту. Током 1976. године двадесет иностраних авиопревозилаца имало је редовне целогодишње или сезонске линије ка укупно пет југословенских градова: Београду, Загребу, Љубљани, Дубровнику и Сплиту. Београдски аеродром је и даље био носилац међународног саобраћаја у Југославији, бар када се ради о страним компанијама. Следио га је Загреб, на који су слетали авиони у доласку са запада и северозапада, претежно настављајући ка Београду. Једино су Луфтханза и Свисер слетали у Љубљану, док су редовне линије ка Сплиту биле сезонског карактера. Само две авиокомпаније, обе из Источног блока, слетале су у Дубровник (МАЛЕВ и ЛОТ). Број путника у редовном саобраћају иностраних компанија чинио је (333.859) чинио је само 5% од броја путника на југословенским аеродромима те године (6.511.503), односно 12,7% од броја путника у међународном саобраћају (2.624.966). Преко педесет страних компанија вршило је летове ван редовног саобраћаја, превезавши укупно 345.486 путника (5,3% од укупног броја путника на југословенским аеродромима, односно 13,2% путника у међународном саобраћају). Из овога се види да је југословенски међународни ваздушни саобраћај углавном био ослоњен на домаће превозиоце, који су превезли 1.945.621 односно 74,1% путника у међународном саобраћају. Авиони седамдесет иностраних компанија су прелетали југословенску територију у транзиту. Значајан део тих компанија није имао редовне линије ка Југославији, али су и од њихове активности убиране накнаде за услуге контроле летења.⁴⁰²

⁴⁰⁰ ДАМСП, ПА, год. 1971, Сингапур, ф. 260, пов. бр. 437201, телеграм Амбасаде СФРЈ у Цакрти ССИП-у, 10. октобар 1971; ДАМСП, ПА, год. 1972, Сингапур, ф. 186, пов. бр.41217, извештај са преговора између делегација СФРЈ и Сингапура поводом закључења споразума о ваздушном саобраћају са копијом споразума, 27. децембар 1971.

⁴⁰¹ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 175–176. Више о теретном и другом саобраћају са Африком видети у: К. Бојовић, *Животни пут једног ваздухопловца*.

⁴⁰² *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1976, 1977, 53–57.*

Табела 28: редовни саобраћај страних превозилаца са Југославијом током 1976. године⁴⁰³

Компанија	Линије у оба правца	Тип авиона	Недељна фреквенција
Аерофлот (СССР)	Москва – Београд	Ту-104/ Ту-134	2–7
	Москва – Кијев – Београд		1–2
	Москва – Загреб		1
	Лењинград – Београд		1 (1. април – 31. октобар)
	Кијев – Београд		1–3
Air Algérie (Алжир)	Алжир – Београд – Букурешт	Б-737	1 (1. април – 31. октобар)
Air France (Француска)	Париз – Београд – Букурешт	Б-727/ СЕ-210	3–4 2–3
	Париз – Београд – Софија		
Alitalia (Италија)	Рим – Београд – Букурешт	ДЦ-9	2–3
Austrian Airlines (Аустрија)	Беч – Београд	ДЦ-9	4
Балкан (Бугарска)	Софија – Београд – Цирих	Ту-134	1–2
British Airways (Велика Британија)	Лондон – Загреб – Београд	БАЦ 1-11	4
ČSA (Чехословачка)	Праг – Загреб – Београд	Ту-134	2–3
Interflug (Источна Немачка)	Берлин – Београд	Ту-134/ Ил-18	1 4
	Берлин – Загреб – Београд		
Iraqi Airways (Ирак)	Багдад – Београд	Б-737	1
(KLM) Холандија	Амстердам – Загреб – Београд	ДЦ-9	3
Компанија	Линије у оба правца	Тип авиона	Недељна фреквенција
ЛОТ (Пољска)	Варшава – Београд	Ту-134/ Ил-18	2–3
	Варшава – Загреб		1–3
	Варшава – Сплит		1 (1. април – 31. октобар)
	Варшава – Дубровник		4
Lufthansa (Западна Немачка)	Франкфурт – Београд	Б-727/Б-737	1–2
	Дизелдорф – Минхен – Београд		4
	Франкфурт – Загреб		7
	Дизелдорф – Минхен – Загреб		5
	Франкфурт – Минхен – Београд		1
Франкфурт – Љубљана	2		
MALEV (Мађарска)	Будимпешта – Београд – Тирана	Ил-18	1
	Будимпешта – Сплит		1 (1. јун – 30. септембар)
	Будимпешта – Дубровник		1
Pan American (САД)	Њујорк – Франкфурт – Београд – Букурешт	Б-747	2–3
	Њујорк – Београд		1
QUANTAS (Аустралија)	Мелбурн – Београд – Лондон	Б-747	1
	Мелбурн – Београд – Париз		1
SAS (Шведска, Данска, Норвешка)	Копенхаген – Загреб – Београд	ДЦ-9	2
	Копенхаген – Београд – Истанбул		2
Swissair (Швајцарска)	Цирих – Загреб – Београд	ДЦ-9	7
	Цирих – Љубљана – Загреб		1
TAROM (Румунија)	Букурешт – Београд – Тирана	Ан-24	1
Zambia Airways (Замбија)	Лусака – Рим – Београд	Б-707	1

⁴⁰³ Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovodbu: godišnji bilten 1976, Beograd 1977, 50.

4.5. Формирање школских установа ваздушног саобраћаја

Као што је већ речено, југословенски ваздушни саобраћај је током 1950-их и 1960-их година у потпуности зависио од ЈРВ и ВСЈ као извора кадрова. Величина југословенских авиокомпанија и обим њиховог пословања су још увек допуштали да се потреба за летачима квантитативно задовољи пријемом бивших војних и спортских пилота. Међутим, више фактора је утицало на потребу да се формирају посебне школске установе, чему је први приступио ЈАТ као југословенска авиокомпанија са највећим обимом саобраћаја, с тиме и највећом потребом за летачима. Један фактор је била потреба да се повећа безбедност саобраћаја, пошто су удеси из 1950-их година у готово свим случајевима били изазвани грешком посаде. Следећи фактор је била неуједначеност у квалитету обуке међу летачима који су долазили у ЈАТ из ЈРВ и ВСЈ. Војни и спортски пилоти су обучавани на различите начине за управљање летелицама битно другачијих карактеристика и потпуно различитих намена. Наредни фактор била је жеља да се обезбеди константан прилив летача у складу са објективним потребама ЈАТ-а. Очекивало се да ће током 1970-их година доћи до значајне експанзије саобраћаја, због чега је требало обезбедити одговарајући број летача, што је било немогуће у условима када ЈАТ ни на који начин није могао да утиче на то колико ће пилота желети да напусти ЈРВ или ВСЈ и пређе у ваздушни саобраћај. На ово је посебно утицало ЈРВ, свесно да сваки конкурс који ЈАТ распише значи велики број захтева за демобилизацију његових припадника. Можда најбољи опис жеље врха ЈРВ да им не допусти да пређу у цивилно ваздухопловство дао је Георгије Нинчић: „У овом интензивном развојном периоду ЈАТ-а, 1971. године, појавио се један озбиљан проблем. Командант ратног ваздухопловства (КРВ), генерал [Енвер] Ђемаловић, позвао је генералног директора ЈАТ-а Видомира Крунића, да дође код њега. Пошто је наслутио проблем, директор Крунић је позвао и директора ваздушног саобраћаја ЈАТ-а Милана Радојчића, као и мене, директора школског центра ЈАТ-а, да пођемо са њим. Тачно у 11 сати смо били у Кабинету КРВ. Послужени смо кафом и после краћег увода генерал нам је изнео одлуку, односно замолио да убудуће у домаћој штампи не расписујемо више конкурсе за пријем пилота у ЈАТ, 'јер нам то чини проблеме у јединицама', а затим је наставио: 'Али, ипак, ако су вам потребни пилоти, уместо једног конкурса, упутите нам писмени захтев, а ми ћемо вам дати списак имена вишка наших пилота'“.⁴⁰⁴

Изградња школства у ЈАТ-у почела је са доласком инжењера Георгија Нинчића на чело Школског одељења Саобраћајне дирекције ЈАТ-а 1. августа 1959. године. Георгије Нинчић рођен је 1921. године у Новом Кнежевцу, где је завршио и основну школу. Са породицом се 1931. пресељава у Београд где је завршио Другу мушку гимназију и 1940. уписао ваздухопловни смер Техничког факултета. Као средњошколац се бавио моделарством и једриличарством. а 1940. постао је моторни пилот. Као добровољац је 1941. распоређен у 603 ескадрилу Ваздухопловства војске. Године 1942. послат је на принудни рад у Бор, одакле је успео да побегне назад у Београд. Током 1943. и 1944. био је ватрогасац и учествовао у отклањању последица савезничких бомбардовања Београда. У октобру 1944. придружио се НОВЈ и распоређен је у 112. ловачки пук, где је прошао преобуку за борбене авионе и обавио више борбених летова. Демобилисан је 1946. године, после чега је наставио студије, успешно их завршивши 1950. Од 1951. до 1952. био је асистент на Катедри за механику лета ваздухопловног одсека Машинског факултета. Од 1952. до 1959. радио је као инжењер-аеродинамичар у Ваздухопловно-техничком институту у Жаркову, после чега прелази у ЈАТ, где је остао до одласка у пензију 1978. године као руководилац Школског центра. Био је носилац више одликовања. Преминуо је 2010. године.⁴⁰⁵

⁴⁰⁴ *Stanje i problemi vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, 64–65; Г. Нинчић, *Мoj живот*, 200. Код Ј. Симишића се наводи да се овај разговор догодио 1959. при чему су као остали учесници поменути тадашњи командант ЈРВ генерал Зденко Улепич и директор ЈАТ-а Милан Симовић., без икаквог четвртог лица. Ток разговора је пренет на исти начин. Видети: *Bio jedan JAT*, 87–88.

⁴⁰⁵ Г. Нинчић, *Мoj живот*, 10–12; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 97–98.

Према Нинчићевим сећањима, Школско одељење је у тренутку његовог доласка у ЈАТ „било смештено у једној анекс-згради бивше механичарске радионице [на старом београдском аеродрому, И. К]. У партеру зграде су биле смештене канцеларије шефа и четири собе: једна за администрацију са дактилографом, друга за преводиоце за руски и енглески језик, трећа за две спремачице и четврта за магацин. На спрату ове мале зграде постојале су две учионице са клупама, зидним таблама, сунђерима и кредама. [...] Иза ове зграде налазила се једна партерна зграда са две сале; мања са већ старим Линк-тренером и већа са савременим Редифон (Redifon Ltd.) тренером за вежбање процедура, који је набављен после две несреће Конвера ЦВ-340 у Бечу и Минхену“. Поред скромних наставних капацитета, Нинчић је затекао Школско одељење „без пристојне и функционалне школске зграде; без кадрова, тј. без иједног квалификованог наставника; без икакве савремене наставне опреме; без штампарије за израду наставног материјала; без кабинета за практичну обуку посада за случајеве нужде; без планске службе која прати и синхронизује делатности кроз распоред часова; без икакве концепције у писаном облику, писаног наставног плана и програма“. Укратко, прави школски систем у ЈАТ-у готово да није ни постојао.⁴⁰⁶

Већ 1960. године Школско одељење уздигнуто је на ниво Школског центра. Године 1961. инж. Нинчић је као стипендиста послат на шестомесечну обуку у САД, где је обишао више установа за школовање особља у ваздушном саобраћају, као и у Савезној управи за ваздухопловство САД (ФАА). Ова стипендија обезбеђена је у сарадњи са Савезним заводом за међународну техничку сарадњу. Од посебног интереса за њега били су школски центри авиокомпанија Пан Америкен и Јунајтед (United Airlines). Њихове установе за обуку пилота биле су стационаране на посебним аеродромима уз које су се налазили интернати за смештај полазника и просторије за наставу. Најважније, систем школовања је подразумевао обуку од самог почетка, што ће рећи да ученици нису морали имати никакво претходно летачко искуство да би се уписали на ове школе. То је значило да ће пилоти бити обучени за потребе ваздушног саобраћаја и да неће са собом носити размишљања и навике војних, спортских или привредних пилота. Из свега виђеног, инжењер Нинчић је закључио да је овакав систем најпогоднији за ЈАТ.⁴⁰⁷

Слично се размишљало и на другим местима. Како је наведено у једном од годишњих билтена УЦВ: „Квалитет обуке и постигнути резултати би могли бити и већи и указује се потреба да се постојећи прописи и наставни програми измене и прилагоде савременим потребама, као и да се обезбеди неопходна стручна литература. Ово тим пре, јер потребе за летачким кадром стално расту, а део наставног кадра из ваздухопловних школа ВСЈ прелази у саобраћајно и привредно ваздухопловство, чиме се ствара један проблем за Савез, а у крајњој линији и за цивилно ваздухопловство. Због тога је у Управи цивилног ваздухопловства узета у разматрање могућност да се оформи једна редовна школа (државна) за обуку летачког особља“.⁴⁰⁸

За решавање питања будућег система школовања летача ЈАТ-а ангажовани су и страни стручњаци. Од 12. октобра до 8. децембра 1961. године, у Југославији је боравио Алан Ф. Бонали (Allan F. Vonnalie), један од пионира ваздухопловства у САД и дугогодишњи директор Школског центра компаније Јунајтед. Бонали је у свом извештају навео три поља за школовање кадрова за ваздушни саобраћај. Ваздухопловни инжењери школовани су на Универзитету у Београду, чији је Машински факултет у то време прелазио у нову зграду, опремљену лабораторијама и аеро-тунелом. Ово је сматрао адекватним за школовање нових инжењера. Обука техничара раније је вршена у занатским школама, али је такав систем напуштен. Ваздушном саобраћају није требало толико техничара да би се оправдало постојање посебних смерова, док су привреди требали техничари других профила. Пилоти су

⁴⁰⁶ Г. Нинчић, *Мoj живот*, 175–177; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 87–88.

⁴⁰⁷ АЈ, 599-169, допис Завода за техничку помоћ ФНРЈ Секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе са прилогом, бр. 02-4830/1, 19. октобар 1961; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960*, бр. 7, 1961, 6; Г. Нинчић, *Мoj живот*, 178–181; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 87–90.

⁴⁰⁸ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, бр. 8, 1962, 9.

претходно примани из војске, док је у новембру 1961. примљено око двадесет бивших спортских пилота. Они су завршили неке од укупно четрдесетак ваздухопловних школа ВСЈ, што је Бонали окарактерисао као добар корак који би помогао у охрабривању већег броја омладинаца да се заинтересују за ваздухопловство. Како је даље навео, „пилот који је својевољно и уз велику жртву посветио време изучавању летења је један од кључних чинилаца доброг пилота“. Стандарде за рад школа ВСЈ одређивао је Савезни ваздухопловни центар (СВЦ) у Вршцу, где су школовани инструктори и вршени виши степени обуке других ваздухопловаца. У исто време, Школски центар ЈАТ-а налазио се на старом београдском аеродрому. Није имао адекватне просторије, али то у том тренутку није ни било битно, будући да се припремало пресељење на нови аеродром. Мада тамо по плану није било зграда предвиђених за Школски центар, Бонали је навео да би се неки објекти у изградњи могли адаптирати за његове потребе. Од опреме је затекао већ помињани Линк-тренер и Редифонтренер, а поменута је и набавка модерног тренажера Линк-60.

Према извештају, Школски центар је имао директора и четири одељења са укупно 37 радних места: Планско (шеф и два референта), Летачко (шеф, пет инструктора летења, два инструктора за симулаторе и један инструктор за процедуре у ванредним ситуацијама), Одељење земаљске обуке (шеф, три инструктора за техничаре, и по једног инструктора за навигацију и комуникацију, домаћине авиона, комерцијално и финансијско пословање и наставнике за ученике-механичаре и енглески језик) и Секретаријат (секретар, библиотекар, три техничка преводиоца, два техничка цртача, три радника на умножавању наставних материјала, по једног магационера, административног радника и домара, као и два чистача). Бонали је предложио да им се придодају наставник метеорологије и механичар оспособљен за рад за дрветом, металом и пластиком који би израђивао учила и држао практичну наставу, да се за ученике-механичаре обезбеди алат и учила (расходовани делови авиона са пресецима), те да се уз надзорне органе у радионицама и пословницама запосле додатни инструктори који би им помагали у обуци на радним местима техничког и комерцијалног особља. Предложено је и да се формира засебно одељење за комерцијално и финансијско пословање са више запослених.

Бонали је у свом извештају навео и могућа проширења Школског центра. За почетак, увођење било ког новог типа летелице, као и набавка додатних летелица типова које је ЈАТ у том тренутку већ користио, захтевало би додатне инструкторе за летачко и техничко особље, као и додатна учила и наставне материјале. Обука особља по питању одржавања и коришћења метеоролошких радара на авионима, после њиховог увожења, захтевала би набавку адекватног симулатора, као и долазак бар једног специјалисте из иностранства ради обуке ЈАТ-ових кадрова. Унапређивање запослених на више положаје захтевало је додатну обуку, а предложено је и одржавање курсева усавршавања за компанијске руководиоце. Остатак извештаја чинили су предлози за уређење просторија школског центра (површина и распоред просторија, осветљење, климатизација, опремање и намештај), сумиране препоруке из основног дела извештаја и предлози програма за обуку различитих профила летача, домаћина авиона, техничког и комерцијалног особља.⁴⁰⁹

Од 1954. године у Вршцу је функционисао СВЦ при ВСЈ. Ова установа формирана је спајањем Савезне пилотске школе, основане за обуку моторних пилота, Савезног једриличарског ваздухопловног центра, намењеног обуци инструктора ваздухопловног једриличарства и Падобранске базе, где су обучавани инструктори падобранства. Поред спортске, СВЦ је имао и своју привредну авијацију, а тамо су организовани и испити за стицање цивилних летачких дозвола пред комисијом УЦВ. Већ 1965. постојала је замисао да се СВЦ претвори у школу интернатског типа намењену обуци пилота. Таква школа би задовољила и квалитативне, и квантитативне потребе југословенског ваздушног саобраћаја.

⁴⁰⁹ АЈ, 599-169, допис Завода за техничку помоћ ФНРЈ Секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе са приложеним извештајем А. Ф. Боналија, бр. 02-937/3, 25. децембар 1961; АЈ, 599-198, извештај о раду Алана Ф. Боналија у ЈАТ-у, бр. 408, 13. јун 1962.

Почетком 1970-их година, у Вршцу се осећала потреба за модернизацијом флоте набавком нових авиона са опремом за инструментално летење. Истовремено, било је јасно да је за било какву озбиљнију модернизацију потребно везивање СВЦ за неку авиокомпанију. Према сећањима Јосипа Лукашека, наставника у СВЦ, 1969. године је постојала идеја да се аеродром за пилотску школу изгради код села Зуце, под Авалом. Он се тој идеји супротставио, наводећи да је изградња потпуно новог аеродрома непотребна кад је већ постојао вршачки. Нема других извора који би потврдили ову тврдњу.⁴¹⁰

Интеграција СВЦ са ЈАТ-ом извршена је 1972. године. Од тог тренутка, ООУР Школство је у свом саставу имао две школе: Ваздухопловну пилотску школу у Вршцу, задужену за почетну обуку пилота и кабинског особља, и Ваздухопловну саобраћајну школу у Београду, у којој је вршен део обуке директно везан за компанију, односно њени виши степени. Ова школа налазила се на новом београдском аеродрому, где је Школски центар пресељен после подизања модерне зграде 1967. године. Почетна пилотска обука је подразумевала стицање летачке дозволе и овлашћења за летење по инструментима и на вишемоторним авионима, док је обука у Београду обухватала школовање за одређени тип летелице коришћене у саобраћају. Школски центар на београдском аеродрому опремљен је комплетним симулатором за ДЦ-9, основни тип авиона у југословенском ваздушном саобраћају, што је омогућило да се за бар један тип летелице комплетна пилотска обука може организовати у земљи. Године 1973, на обуку је примљена прва класа будућих саобраћајних пилота који су читаво школовање прошли у ЈАТ-у и по његовом окончању добили запослење. Од 1975. Ваздухопловној пилотској школи је признат ранг више школе, што је значило да су њени полазници по завршетку обуке стицали више образовање и звање пилота-инжењера саобраћаја. Поред југословенских, ЈАТ је у својим школским установама обучавао летаче из других домаћих компанија, али и из несврстаних земаља: Алжира, Јемена, Либије, Малија, Анголе и Туниса.⁴¹¹

Овде је неопходно поставити и питање колико је заправо летача прошло кроз ЈАТ? У Музеју ваздухопловства се налази око 375 досијеа пилота, летача-механичара и навигатора, али не постоје досијеа старија од 1961. године. Поред тога, ни ова архива није комплетна, а садржи и досијеа странаца који су се школовали у ЈАТ-у. Према реконструкцији Јове Симишића урађеној на основу непотпуне документације и уз одбијање сарадње са стране ЕР Србије, за ЈАТ су од 1947. до 2013. године летела укупно 964 летача (пилота, механичара-летача, навигатора и радио-телеграфиста), не рачунајући оне који су читаву каријеру провели у привредној авијацији или као инструктори у Вршцу. Њима треба додати још око 2.000 чланова кабинског особља, за које су такође постојале категорије: млађи домаћин авиона, старији домаћин авиона, персер, први персер (на широкотрупним авионима), инструктор.⁴¹²

И друге авиокомпаније су дошле до закључка да се не могу ослањати искључиво на ЈНА и ВСЈ као изворе кадрова. Инекс-Адрија је школске 1980/1981. године започела школовање својих будућих пилота у сопственом школском центру формираном у сарадњи са Машинским факултетом у Љубљани. Овај центар је био формиран на сличним основама као ЈАТ-ов и омогућио је Инекс-Адрији да самостално школује летаче у складу са својим потребама. Закључно са школском годином 1989/1990, уписано је 165 кандидата, од чега је звање саобраћајног инжењера-пилота стекло њих 58, од чега је четрдесет примљено у Адрију.⁴¹³

⁴¹⁰ *Stanje i problemi vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, 66; Josip Lukašek, *Letenje kao sudbina: moja pilotska sećanja*, Vršac 2012, 141–143, 146; И. Кукобат, „Ваздухопловни савез Југославије 1945–1953: скица за историју једне друштвене и спортске организације у социјалистичкој Југославији“, *Војноисторијски гласник*, бр. 2 (2018), 163–164.

⁴¹¹ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1972, 1973*, 24–25; „Vazduhoplovna pilotska škola postaje – viša škola“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 59, jul 1975, 6; Нинчић, *Мож живот*, 185–195, 202–209; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 102–103; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 90, 145–146.

⁴¹² Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 93, 408–432.

⁴¹³ Nataša Jambrek, „Letalska šola slavi deseto obletnico“, *Adria*, br. 11, november 1990, 6–7; D. Kladnik, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, 175–176.

Као и друге југословенске авиокомпаније, Пан Адрија је у време оснивања запошљавала бивше спортске пилоте. У тренутку када је покретан ноћни превоз поште, делове обуке везане за летење ноћу и по инструментима пролазили су у Школском центру ЈАТ-а. Касније, када је требало да у саобраћај уђе ДЦ-9, обука осам пилота, односно четири комплетне посаде, вршена је код *Инекс-Адрије*, с тим што је један пилот, Златко Курјаковић, успео да издејствује да обуку прође у ЈАТ-у. Са друге стране, Пан Адрија је 1972. учествовала у оснивању Више зракопловне школе у Загребу заједно са Универзитетом у Загребу, Аеродромом Загреб и Зракопловним савезом Хрватске. Замисао иза овог поступка била је, према Златку Курјаковићу, да се обука пилота за потребе Пан Адрије, као и других профила ваздухопловног особља, пренесе са компаније на ширу друштвену заједницу, али и да тако обучени кадрови добију валидна високошколска звања. Пан Адрија је за потребе ове школе обезбедила просторије, предаваче за теоретске предмете, литературу, авионе и инструкторе летења. Међутим, рад ове школе био је обележен тешкоћама. Како наводи Курјаковић, „сваке године уписивано је преко разних „веза и везица“ више од планираних 10 студената годишње, чак 20“, тако да је за само пет година Виша зракопловна школа обучила „[...] осамдесет пилота, што је било превише за било какво запослење, не само у зракопловству Хрватске, већ и цијеле Југославије“. На исти начин је створен вишак и међу особљем потребним аеродромима и контроли летења, тако да је 1989. дошло до укидања Више зракопловне школе, чије је студенте преузео и даље школовао Факултет прометних знаности у Загребу. Из овога се може закључити да се са Вишом зракопловном школом десила иста ствар као са Пан Адријом: тежило се оснивању одређене установе, а онда се испоставило да није постојала јасна визија о томе како би она требало да функционише, као и да личне амбиције појединаца на руководећим или утицајним местима нису одговарале стварним потребама и могућностима.⁴¹⁴

Последња авиокомпанија која се одлучила на формирање сопствене летачке школе био је Авиогенекс. Ова компанија је 1989. на поклон од Боинга за своју спортску секцију добила једну једрилицу ДГ-300 произведену у Елану из Бегуња. Затим је 1990. набављен један четвороседи француски авион Робен ДР400. Ове летелице су биле стациониране на спортском аеродрому у Панчеву. Авиогенекс се до тада бавио само вишим фазама обуке пилота, односно њиховим оспособљавањем за конкретан тип путничког авиона, а извори кадрова су се смањивали. ЈРВ је продужило обавезан стаж који су пилоти морали да проведу у војној служби пре стицања права на напуштање армије, Виша зракопловна школа у Загребу је већ укинута, а из ЈАТ-ове школе је могло да се дође само до пилота које ЈАТ није примио. Сматрало се да ће у периоду од 1990. до 2000. године бити потребно око педесет пилота, а обука у Вршцу би коштала око 60.000 долара по човеку, тако да би за Авиогенекс школовање у сопственој режији било исплативо. За разлику од вршачке школе, Авиогенекс је планирао да селекцију пилота врши на једрилицима, после чега би вршили обуку за спортске пилоте авиона, затим за звање професионалног пилота и на крају за овлашћење за летење по инструментима. После тога би нови пилоти ушли у ваздушни саобраћај и прошли обуку за копилоте на одговарајућем типу путничког авиона. Планирано је да између петнаест и двадесет свршених средњошколаца буде примљено на селекцију, после чега би између пет и седам кандидата наставило обуку на авионима. Прва група од осам пилота завршила је једриличарску обуку у Смедереву почетком 1992, после чега је требало да прође обуку на школским, а затим и на саобраћајним авионима. Обука је вршена у сарадњи са Машинским и Саобраћајним факултетом у Београду, а коришћене су по две двоседе и једноседе једрилице, као и два лака авиона. Нажалост, недостатак извора онемогућава да установимо да ли је и како завршена њихова обука, какав је био њихов даљи професионални пут, као и како је ова школа радила касније, под претпоставком да је уопште наставила са радом.⁴¹⁵

⁴¹⁴ Z. Kurjaković, *Pan Adria JPTT*, 55–64, 190–199, 201.

⁴¹⁵ V. Požeg, „Start „male“ flote“, *Genex informator*, br. 88/89, jun-jul 1990, 18–19; V. Požeg, „Krila za pilotske poletarce“, *Genex informator*, br. 98, februar 1992, 21.

Подразумева се да школовање кадрова за ваздушни саобраћај не обухвата само обуку летача, већ и радника читавог низа других образовних профила. На пример, у београдској Средњој техничкој школи *Петар Драпшин* школовани су авиомеханичари и техничари ваздушног саобраћаја којима је део праксе током школовања био рад у Техничкој оперативи ЈАТ-а, Ваздухопловно-техничком ремонтном заводу *Мома Станојловић* или на београдском аеродрому. Коначно, потребни кадрови су школовани и на саобраћајним факултетима, нарочито за послове везане за организацију и управљање ваздушним саобраћајем. Ипак, за неке профиле су и даље организовани само курсеви при установама у којима су били потребни, што је био случај са контролорима летења. Њихова обука вршена је у Школском центру СУЦВП, касније СУКЛ, основаном 1964. године. Иако ово може деловати неадекватно, овим је остављена могућност установама да формирају класе за школовање одређених занимања у складу са тренутним и очекиваним потребама. Тиме се избегавала хиперпродукција кадрова који затим не би могли да нађу запослење. Поред тога, техничари су били потребни и ЈРВ, ВСЈ, привредној авијацији и ваздухопловним организацијама државних органа (хеликоптерским јединицама републичких секретаријата за унутрашње послове и авио-сервисима Савезног и републичких извршних већа), тако да није било могуће, нити исправно везати њихово школовање искључиво за ваздушни саобраћај. Коначно, свака авиокомпанија је самостално школовала кабинско и друго особље у складу са својим потребама у сопственим школским центрима. Радници у ваздушном саобраћају формирали су и струковна удружења: Удружење летачког особља цивилног ваздухопловства Југославије 1962. и Удружење контролора летења Југославије 1964. године. Задатак Удружења професионалних летача био је да доприноси развоју и пропаганди ваздухопловства, негује југословенске ваздухопловне традиције, води бригу о породицама страдалих ваздухопловаца, помаже државним установама у спровођењу мера за побољшавање услова рада и усавршавања професионалних летача, помаже својим члановима у решавању професионалних проблема, да сарађује у анализи узрока удеса и повећавању безбедности цивилног ваздухопловства, да представља и штити интересе југословенских професионалних летача у земљи и иностранству и сарађује са сродним иностраним установама. Удружење контролора имало је сличне задатке: да развија ваздухопловни дух и југословенски патриотизам, да помаже надлежнима у доношењу одлука и мера, да помаже својим члановима у решавању стручних питања и побољшању услова рада, да сарађује у анализи и експертизи ванредних догађаја, да прати развој цивилне контроле летења у земљи и свету и да заступа југословенско удружење у Међународној федерацији удружења контролора летења.⁴¹⁶

Уз обуку у сопственим школским центрима, југословенске авиокомпаније су користиле и капацитете страних авиокомпанија за своје потребе. На пример, ЈАТ је летаче за Ил-14 упутио на школовање у СССР, у 21. наставно-тренажни одред Московске управе саобраћајне авијације цивилног ваздухопловства (21. учебно-тренировочный отряд Московского управления транспортной авиации Гражданского воздушного флота). Обука је обухватала четири предмета: познавање авиона Ил-14, познавање мотора АШ-82Т, познавање специјалне опреме и експлоатацију. На сличан начин су први летачи на Каравелама школовани у Швајцарској и Шведској, код Свисера (теоретски део и обука на тренажеру) и САС-а (симулатор). Прве посаде за Боинг 707 обучаване су код Пан Америкена. Авиогенекс је летаче за Тупољев Ту-134 упутио на обуку у Школски центар Аерофлота у Уљановску. Интересантно је да су у неким случајевима заобилажени спољнополитички обзири, будући да су прве групе пилота ЈАТ-а за ДЦ-9 обуку на симулатору 1969. и 1970. прошле у шпанској националној авиокомпанији Иберија за живота Франциска Франка, у тренутку када није било дипломатских односа између Југославије и Шпаније.⁴¹⁷

⁴¹⁶ *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1962*, br. 9, 1963, 8; *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1964*, br. 11, 1965, 4–5.

⁴¹⁷ МВ, ШЦ ЈАТ, Ф1, Р1, досије Косте Бојовића; лична документација Аврама Аврамовића, сведочанство о завршеној обуци за авион Ил-14, 1957; исто, програми обуке за *Каравелу* код *Свисера*, 1962; исто, документација о обуци за ДЦ-9, 1969; исто, документација о обуци за Б-707, 1970; колекција аутора, летачка

Веома интересно питање представља присуство жена на радним местима пилота у југословенском ваздушном саобраћају. Прве жене су школоване за пилоте још пре Другог светског рата, али су остале активне само у спортској авијацији. Слична ствар се десила и у првим послератним годинама. Према подацима из досадашње литературе, извесне шансе да постане саобраћајни пилот имала је Марија Гмазел, која је у пролеће 1951. завршила Савезну пилотску школу са одличним успехом. У ЈАТ је затим примљена као стјуардеса, али је желела да постане пилот путничког авиона. У неколико наврата су јој пилоти уступали копилотско седиште на ДЦ-3 и у књижици је имала уписан један, вероватно информативан, лет у трајању од једног сата и 45 минута. Нажалост, погинула је на дужности у авионском удесу код Скопља 1951. године са свега деветнаест година. Иако није било законских ограничења, ЈАТ током читавог свог постојања није примио ниједну жену на радно место пилота, нити су примане на основну обуку у Вршцу. Неколико њих је завршило Вишу ваздухопловну школу у Београду, али нису ни покушавале да се запосле у ЈАТ-у. Нешто отворенија била је Виша зракопловна школа у Загребу, али није познато колико је тачно жена овде стекло звање саобраћајног-инжењера пилота. Исто важи и за југословенске чартер-превозиоце. Године 1980. за копилота у Авиогенексу примљена је Грација Мерковић, док је прва жена-пилот у Инекс-Адрији била Маријана Дежњак, копилот на ДЦ-9. Биле су то једине две жене на радном месту пилота у југословенском ваздушном саобраћају.⁴¹⁸

На први поглед, занимање домаћина авиона се своди на услуживање гостију током лета. Међутим, то представља само један, и то најмање значајан сегмент њиховог посла. Кабинско особље мора бити упознато и са пружањем прве помоћи и поступцима за евакуацију, али и остати смирено и љубазно у контакту са различитим путницима. Посао је од њих, као и од пилота, често захтевао одвајање од породице, неуредну исхрану и сан, посебно у дуголинијском саобраћају, као и задовољавање здравствених норми. Стјуардесе ЈАТ-а повремено су биле део посаде на летовима Јосипа Броза Тита у иностранство. Према непотпуним подацима, у ЈАТ-у је од оснивања до 2013. године радило приближно 2.000 чланова кабинског особља. Није било могуће доћи до сличних података за друге југословенске авиокомпаније, ни за друга занимања везана за ваздушни саобраћај.⁴¹⁹

Обавезе летача су кроз увођење нових типова авиона и нових линија биле све захтевније. Често су у дуголинијском саобраћају морали да за само неколико дана промене више часовних и климатских зона, али и да недељама буду одвојени од породице. Ово се најбоље види на примеру извода из три летачке књижице пилота ЈАТ-а Косте Бојовића из различитих периода његове каријере. Први извод се односи на период када је летео претежно у домаћем саобраћају на клипним авионима, други на рад у еврамедитеранском саобраћају на млазним авионима, а трећи на дуголинијски саобраћај. Приметно је да је 1960-их постојала пракса да пилоти паралелно лете на ДЦ-3 и Конверима, за шта нисмо нашли одговарајуће објашњење.

књижица Косте Бојовића за период од септембра 1969. до децембра 1973; I. Gorjup, *Aviogenex*, 7–9; К. Бојовић, *Животни пут једног ваздухопловца*, 123–128, 132–137.

⁴¹⁸ Више у: Ljudmila Jovanović, *Žene letači Jugoslavije*, Beograd 2009.

⁴¹⁹ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 91–93. Више о доживљајима и изазовима с којима се суочавало кабинско особље ЈАТ-а видети у: Milica Lukić, *Zapisi stjuardese*, Beograd 2000.

DATUM	IMENLO AVIONA IZ LETENJA	VRSTA LETA	DUZINOST U TOCU LETA (ZA SVAKI LET)	TIP AVIONA ILI ZEMALJNO OZNAČENJE IZ OBLASTI LETENJA	ČASOVNI LETENJA								BROJ PEREKIH KILOMETARA	OSTRA I PRIMEDBE	
					DANJU		NOĆU		PO IZNU-MENTIMA		UKUPNO				
					ČAS	M	ČAS	M	ČAS	M	ČAS	M			
FRONTO															
29					63	64	10	50	00	116	41	230	59	72145	
IV	797	BE-ZA-TI	PRIPRAV ZA P. PL	CV	2	00	23	01	40	01	00	03	03	910	
30					3	01	06	-	-	03	00	04	06	1350	
IV	809	TI-ZA-DU-BE	-	-											
MAY 1968															
1					2	01	20	-	-	02	30	03	50	1375	
V	816	BE-VIE-BE	-	-	13	00	30	02	10	00	30	03	10	760	
3		SKOLOVANJE ZA	INSTRUK	OC3											
V	799	ENL-DE-3			1	00	20	-	-	00	35	00	55	-	
4		PROBA POSLE ZAM.	II												
V	816	DASKOB METABA	-PILOT	CV	1	00	35	-	-	00	30	01	05	-	
4		-	-	-											
V	817	-	-	-											
6			PRIPRAV ZA P. PL	CV	2	01	00	-	-	01	14	02	14	720	
V	843	BE-TI-BE			2	01	05	-	-	01	40	02	25	740	
7					2	00	20	-	-	02	00	02	20	595	
V	809	BE-BUDRI-BE	-	-											
8			I PILOT	OC3	2	00	20	-	-	02	00	02	20	595	
V	828	BE-IV6-BE			191	70	49	53	50	129	20	253	59	78195	

Слика 2: извод из летачке књижице Косте Бојовића за период од 29. априла до 8. маја 1968. (Колекција аутора)

DATUM	IMENLO AVIONA IZ LETENJA	VRSTA LETA	DUZINOST U TOCU LETA (ZA SVAKI LET)	TIP AVIONA ILI ZEMALJNO OZNAČENJE IZ OBLASTI LETENJA	ČASOVNI LETENJA								BROJ PEREKIH KILOMETARA	OSTRA I PRIMEDBE	
					DANJU		NOĆU		PO IZNU-MENTIMA		UKUPNO				
					ČAS	M	ČAS	M	ČAS	M	ČAS	M			
FRONTO															
9/10	VII	BE-ZA-RIJ-ZA-BE	II PILOT	OC9	62	26	10	17	43	35	58	80	31	51980	
11	-	BE-DU-RIM W.	-	-	4	02	4	13	0	100	254	1260			
12	-	BE-WAR-MOS W.	-	-	4	12	5	-	-	200	325	1890			
14	-	BE-DU-BE	-	-	2	02	6	01	5	04	121	770			
15/16	-	SPL-ZA-FRA-ZA-SPL	-	-	8	40	7	-	-	510	947	5345			
16	-	GIR-SPL-GIR-SPL	-	-											
17	-	BE-WAR-SPL-WAR-BE	-	-	4	30	0	-	-	304	604	4300			
18	-	BE-TI-BE	-	-	2	02	0	-	-	100	120	720			
19	-	BE-ZA-GIR W.	-	-	4	14	4	-	-	200	344	2330			
20	-	BE-LY-BE	-	-	2	02	2	01	5	03	147	1040			
22/23	-	DU-BEC-DU-BEC-DU	-	-	10	60	4	-	-	640	1244	8340			
23	-	GIR-DUB-PUL-FR-PUL-W	-	-											
10					10	47	43	20	23	52	22	130	22	83065	

Слика 3: извод из летачке књижице Косте Бојовића за период од 9. до 23. августа 1970. (Колекција аутора)

DATUM	BROJ LETELICE Ili LETELICA	SVRHA LETA	DOKUMENT U TOKU LETA (ZA SVAKI LET)	TIP AVIONA ILI SMMALJENJE UREĐAJA ZA STUJU LETENJA	BROJ ISPREMA LETUVA	CASOVI LETENJA								BROJ PREĐENIH KILOME- TARA	OPŠERA I PRIMEDBE
						DANJU		NOĆU		PO INSTRU- MENTIMA		UKUPNO			
						ČAS	M	ČAS	M	ČAS	M	ČAS	M		
7 13 29	VI	DE-120-NYC	PILOT	DC-10	2							1007	1007	-	
	VI	BE-SIN-MEL-SYD-MEL	SIN	-	5							1656	1230	2930	-
JULY 1980															
6 7	VII	SIN-DEW-DE	-	-	2							919	236	1145	-
14 16	VII	DE-2A-NYC-2A-DE	-	-	4							431	1424	1855	-
20 25	VII	DE-NYC-CHI-2A-DE	-	-	4							428	1615	2043	-
AUGUST 1980															
19 22	VIII	DE-NYC-CHI-2A-DE	-	-	4							345	1609	1954	-
26 29	VIII	DE-NYC-DE	-	-	2							551	1139	1730	-
SEPTEMBAR 1980															
4/7	IX	DE-2A-CLE-2A-DE	-	-	4							450	1414	1907	-
					27							4943	9744	14727	-

Слика 4: извод из летачке књижице Косте Бојовића за период од 7. јуна до 7. септембра 1980. (Колекција аутора)

4.6. Увођење прве и друге генерације млазних авиона

Крај педесетих и почетак шездесетих година двадесетог века представља време вероватно највећег технолошког напретка у историји цивилног ваздушног саобраћаја. У том периоду појављују се први путнички млазни авиони великог долета – Боинг 707, Даглас ДЦ-8 и Конвер 880, који су летели већом брзином, на већим висинама и на већа растојања него њихови клипни претходници. За њима се појавила и прва генерација млазних авиона краћег и средњег долета. Прва летелица у овој категорији била је француска Каравела, уједно и први путнички млазни авион са моторима постављеним на репу. Појава ових летелица увела је револуцију у ваздушном саобраћају. Постало је могуће прелетети океане за само неколико сати, чиме су путнички бродови коначно потиснути из прекоокеанског саобраћаја. У употребу је ушао и појам „дет-сет“ као обележје имућнијег слоја који је могао да путује таквим авионима. И Совјетски Савез у приближно исто време почиње производњу путничких млазних авиона, међу којима је први био Тупољев Ту-104. Појава ових летелица означила је крај ере клипних путничких авиона, који су још десетак година коришћени у чартер авиокомпанијама, на секундарним линијама или за превоз робе, будући да су још увек били употребљиви, једноставни за одржавање и доступни у већим количинама.⁴²⁰

Иако су раније сматрани привременим решењем, авиони са елисно-млазним моторима ипак су остали популарни, посебно у Источном блоку. Тако је совјетска авиоиндустрија произвела кратколинијски Антонов Ан-24 као замену за Ил-14, средњелинијске Ан-10 и Ил-

⁴²⁰ D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 156–169; R. G. Grant, *Flight*, 380–382; Charles Kennedy, *Jetliners of the Red Star*, Claygate 2019, 17–27.

18 и, помало необично за ову категорију, дуголинијски Ту-114. Заједно са Ту-104, ови авиони су значајно подигли квалитет совјетске авиоиндустрије и ваздушног саобраћаја.⁴²¹

Флоту ЈАТ-а су око 1960. године чинили искључиво клипни авиони: ДЦ-3, ЦВ-340/440, Ил-14М и ДЦ-6Б. Иако су и друге компаније у то време користиле исте или сличне авионе, било је јасно да је прелазак на савременију технику преко потребан да би ЈАТ остао конкурентан у међународном саобраћају. Даље, увођење млазних авиона омогућило би и повећање квалитета унутрашњег саобраћаја јер би на домаћим линијама Конвери заменили авионе типа ДЦ-3, који је у то време већ увелико сматран застарелим. Поред тога, очекиван је и значајан пораст обима саобраћаја, са 240.000 путника у 1961. на 600.000 путника у 1965. години. Коначно, најављено је и повлачење летелица типа Ил-14 из употребе у ЈАТ-у као неекономичних и непогодних за југословенске услове и потребе.

Као критеријуми за избор новог типа авиона за ЈАТ узети су: врста погона (млазни или елисно-млазни), радни век мотора између две ревизије, брзина у лету, број седишта, трошкови једног пређеног километра на релацији од 800 километара и цена једног примерка одређеног типа летелице. Рок за испоруку био је 18 месеци од потписивања уговора. Разматрана су четири типа летелице: француски СЕ.210 Каравела (Sud Aviation SE.210 Caravelle), совјетски Ил-18 (једини елисно-млазни авион у конкуренцији), британски ДХ-121 Трајдент (Trident) и амерички Боинг 727. Констатовано је и да су Каравела и Ил-18 већ у производњи, док су Б-727 и Трајдент у фази испитивања и да је почетак употребе оба типа предвиђен за 1963. годину. Други типови летелица нису разматрани уз образложење да су „у обзир узети најмодернији авиони појединих земаља“, те да се остали сматрају застарелим и да више нису у производњи.

Табела 29: поређење карактеристика разматраних средњелинијских авиона⁴²²

Р. бр.	Тип авиона	Каравела	Ил-18	ДХ-121	Б-727
1.	Земља произвођач	Француска	СССР	Вел. Брит.	САД
2.	Врста погона	млазни	елисно-млазни	млазни	млазни
3.	Број мотора	2	4	3	3
4.	Рад мотора између две ревизије (ресурс мотора) у часовима	1.800	500 (200 у пракси)	1.600	1.600
5.	Брзина лета у км/ч	815	625	850	910
6.	Број седишта	80	110	100	94
7.	Трошкови сведени на 1 авио-километар за средњу релацију од 800 километара, у дин.	770	2.340	855	970
8.	Цена у америчким доларима	3.230.000	2.200.000	3.650.000	4.375.000

После разматрања техничких карактеристика и економичности употребе, закључено је да је најпогоднији тип авиона за ЈАТ Каравела. Предвиђена је набавка три примерка на основу седмогодишњег кредита. Поред Каравеле, препоручена је и набавка још два половна Конвера, будући да се радило о још увек актуелној летелици у светским размерама са којом је ЈАТ имао много искуства и могла је да се користи у домаћем саобраћају и на краћим и мање оптерећеним међународним линијама, док би Каравела преузела главне међународне линије. Други фактор који је допринео овој одлуци је највероватније чињеница да је Каравела већ била у серијској производњи и употреби, што би скратило рок испоруке и период до увођења у саобраћај и олакшало обуку летачког и техничког особља, као могућност да ЈАТ користи искуства других компанија из њихове експлоатације. Коначно,

⁴²¹ Више у: Д. Соболев, *Хроника 1941–1960 и Хроника советской гражданской авиации 1961–1991. гг* (Хроника 1961–1991), Москва 2021.

⁴²² АЈ, 837, III-а-4-с, к. 52, Информација Секретаријата СИБ-а за саобраћај и везе о набавци авиона, 24. септембар 1961.

Каравела је имала и најнижу цену по примерку и најниже оперативне трошкове међу предложеним млазним авионима.

Једини авион за који су експлицитно наведени разлози за одбацивање јесте Ил-18. То су: застарела концепција (елисно-млазни погон), изузетно велики трошкови одржавања који би ЈАТ-у стварали губитке, небезбедна употреба (наведено је да су у претходне две године на авионима овог типа забележена три пожара у ваздуху), немогућност пружања техничких услуга на линијама које ЈАТ одржава и „тешкоће и неизвесност у погледу набавке делова за одржавање авиона које настају из разлога спорости и слабе заинтересованости произвођача и зависности од политичке ситуације“. Уз закључак из информације достављене СИБ-у, ЈАТ је у допису Секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе с почетка 1963. изнео додатне разлоге за одбацивање Ил-18. Иако је имао већи капацитет у односу на Каравелу (110 седишта на супрот 80) и већу корисну носивост (14 тона на супрот 8,6 тона), Ил-18 је морао носити најмање 69 путника како би на релацији од 800 километара покрио оперативне трошкове, док је Каравели било довољно 36. Очекивани број путника на линијама предвиђеним за нови тип авиона био је 35–40 по лету. ЈАТ-у је био потребан авион са 80 седишта и осам тона корисне носивости, у шта се Каравела савршено уклапала, док је Ил-18 био предимензиониран. Совјети су били склони кашњењима у испоруци резервних делова, а испоручивали су их у комплетима, због чега су стваране непотребно велике резерве. Рокови испоруке су окарактерисани као неуједначени, несигурни и подложни променама због спољнополитичке ситуације. Набавка совјетског авиона онемогућила би стандардизацију алата, будући да је Каравела пројектована по империјалном мерном систему, а Ил-18 по метричком, што би додатно закомпликовало одржавање флоте.⁴²³

Поред авиона за средње линије, разматрана је и набавка млазних авиона великог долета. Процењено је да су ЈАТ-у неопходна два четворомоторна млазна авиона за дуге линије, који би били коришћени у сарадњи са неком другом компанијом, а да би набавци могло да се приступи до краја 1962. године. Разматране су три летелице: амерички Боинг 707 и Даглас ДЦ-8 (оба млазна) и совјетски Тупољев Ту-114 (елисно-млазни). Критеријуми су били нешто другачији у односу на избор авиона средњег долета: врста погона, број мотора, број седишта, брзина, долет и цена у доларима.

Табела 30: поређење карактеристика разматраних дуголинијских авиона⁴²⁴

Р. бр.	Тип авиона	ДЦ-8	Б-707	Ту-114
1.	Земља произвођач	САД	САД	СССР
2.	Врста погона	млазни	млазни	елисно-млазни
3.	Број мотора	4	4	4
4.	Број седишта	176	171	170–210
5.	Брзина лета у км/ч	870	880	855
6.	Долет у километрима	7.000	7.100	10.000
8.	Цена у америчким доларима	6.300.000	6.360.000	-

Констатовано је да су Боинг 707 и ДЦ-8 већ увелико у употреби у Европи и Северној Америци, док Ту-114 још увек није летео за Аерофлот, већ само за државне потребе, као и да су Ил-18 и Ту-104 непогодни за дуголинијски саобраћај због премалог долета (око 3.000 километара). Закључак је био да би требало набавити два авиона ДЦ-8 због чињенице да се ради о главном дуголинијском авиону већине европских и америчких авиокомпанија, што би олакшало одржавање. Као и у случају авиона за средње линије, поново су наведени разлози за одбијање једино за совјетски Ту-114: елисно-млазни погон, који је сматран превазиђеним, неекономичност и могући губици (у овом случају, између 4 и 5 милијарди динара) за које се наводи да су доказани из дотадашњег искуства са совјетским летелицама, немогућност

⁴²³ АЈ, 599-341, допис ЈАТ-а Секретаријату СИБ-а за саобраћај и везе, бр. 1603, 29. јануар 1963; АЈ, 837, III-а-4-с, к. 52, Информација Секретаријата СИБ-а за саобраћај и везе о набавци авиона, 24. септембар 1961.

⁴²⁴ АЈ, 837, III-а-4-с, к. 52, Информација Секретаријата СИБ-а за саобраћај и везе о набавци авиона, 24. септембар 1961.

обављања редовног саобраћаја због тога што овај тип ни у Совјетском Савезу у том тренутку није био у широј употреби, недовољно знање о његовим техничким и економским карактеристикама и тешкоће везане за безбедност у лету и набавку резервних делова.

У завршном делу реферата је процењено да би реализација програма набавке три Каравеле и два ДЦ-8 коштала укупно 26,7 милијарди динара, при чему би ЈАТ био ослобођен царине и узео средњорочан кредит у износу од 30% укупне суме, уз куповину девиза из Централног девизног фонда ФНРЈ. Како је међународни саобраћај већ тада био потпуно рентабилан, девизни приходи ЈАТ-а би омогућили отплату овог зајма. Председник Тито је дао одобрење за овакав план, о чему је обавештено и Савезно извршно веће.⁴²⁵

Од свега предвиђеног, ЈАТ је купио три Каравеле (укупно их је у Југославији било десет: осам у ЈАТ-у, од чега две изнајмљене, једна изнајмљена у Инекс-Адрији и једна у Ратном ваздухопловству) које су у саобраћај уведене почетком 1963. ЈАТ је овим постао друга авиокомпанија на Балкану (после грчког Олимпика, који је набавио Комету 4 1960), односно трећа авиокомпанија из једне социјалистичке земље која је у својој флоти имала млазне авионе (прве две су Аерофлот и ЧСА, оба са Ту-104). Друге источнблоковске компаније, нпр. Интерфлуг, набавиле су своје прве млазне авионе, најчешће типа Ту-134, тек око 1968. године. Од набавке два ДЦ-8 се одустало. Процењени број путника за 1965. годину, када се очекивало увођење ових авиона у употребу, није био довољно велик да би оправдао такво улагање. Са друге стране, тренутак у ком је разматрана куповина два млазна дуголинијска авиона поклапа се са временом појачане југословенске дипломатске активности и јачањем позиције Југославије међу несврстаним земљама, тако да се може претпоставити да основни корисник ових авиона не би ни био ЈАТ, већ југословенска држава, односно председник Тито. Овде се мора приметити да се прогноза о ДЦ-8 као водећем млазном дугопругашу показала погрешном: укупно је произведено приближно два пута више Боинга 707 него Дагласа ДЦ-8. Колико је озбиљно држава схватала потребу за набавком млазних авиона најбоље говори податак да је за набавку четврте Каравеле 1965. ЈАТ-у из резерве савезног буџета исплаћено 714.000.000 динара на име плаћања царине за тај авион. После ове исплате, за покривање свих непредвиђених трошкова до краја 1965. године на располагању је било 700.000.000 динара, што значи да је око половине расположиве буџетске резерве у том тренутку дато ЈАТ-у. У употреби се задржала до краја 1976. године.⁴²⁶

Из свега наведеног се јасно види да је ЈАТ дефинитивно одбацио могућност даље набавке и употребе совјетских авиона због лошег искуства са Ил-14. Уз ово, у пратећем писму уз реферат о куповини нових авиона за ЈАТ стоји да је Мијалко Тодоровић, тада потпредседник Савезног извршног већа, посебно истакао преимућства Каравеле у односу на Ил-18. У приближно исто време су Ил-18 набављале и авиокомпаније источнблоковских земаља као што су пољски ЛОТ, чехословачки ЧСА и источннемачка Луфтханза, одн. Интерфлуг. Стога се може претпоставити да је постојао одређени притисак са совјетске стране да се набави баш тај тип авиона. Додатан доказ за ову тврдњу је чињеница да је ЈАТ почетком 1963. поново наводио преимућства Каравеле у односу на Ил-18. Два примерка совјетског авиона су касније и набављена, али за потребе Савезног извршног већа, мада су носили и цивилне регистрације YU-AIA и YU-AIB. Други авион је повремено изнајмљиван ЈАТ-у за чартер-летове.

⁴²⁵ АЈ, 599-341, елаборат *Модернизација југословенског ваздушног саобраћаја*, без броја, септембар 1961; АЈ, 837, III-а-4-с, кутија 52, Информација Секретаријата СИБ-а за саобраћај и везе о набавци авиона од 24. септембра 1961.

⁴²⁶ АЈ, 130-729-1185, допис Секретаријата за савезни буџет и опште послове СИБ-а Бироу секретара СИБ-а, бр. 401-364/1-65, 14. јул 1965; исто, Решење о додељивању средстава из буџетске резерве савезног буџета за 1965. годину, 01 бр. 1442/2, 21. јул 1965; АЈ, 599-341, Елаборат *Модернизација југословенског ваздушног саобраћаја*, без броја, септембар 1961; „*Karavel u Jugoslovenskom aerotransportu*“, *Aerosvet*, br. 252, 18. mart 1962, 1, 11; G. Simons, *Olympic Airways*, 91–98; C. Kennedy, *Jetliners of the Red Star*, 21; S. Schmitz, *Interflug*, 36–51; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 109–110, 118.

Овде морамо скренути пажњу на чињеницу да је, упркос појави млазних авиона, ЈАТ током 1960-их и даље из иностранства набављао половне Конвере. Ови авиони су, захваљујући унапређењу аеродромске мреже у Југославији, почели да потискују ДЦ-3 из домаћег саобраћаја, мада су се задржали и на неким међународним линијама и још увек су представљали појединачно најбројнији тип авиона у ЈАТ-у. Укупно посматрано, клипни авиони су током читаве ове деценије доминирали ЈАТ-овом флотом.

Табела 31: стање флоте југословенских авиопревозилаца на крају године у периоду 1963–1969.⁴²⁷

Тип авиона	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
ДЦ-3/Ц-47	13	12	12	12	12	10	8	7	4
Ил-14М	6	6	-	-	-	-	-	-	-
ЦВ-340/440	6	6	5	5	6	6	5	7	10
ДЦ-6Б	4	5	4	4	4	4	4	4	4
СЕ.210	-	-	3	3	4	4	5	6	6
Ил-18Д	-	-	-	-	-	-	-	-	1
ДЦ-9	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Ту-134	-	-	-	-	-	-	-	-	2

Развој нових млазних авиона током шездесетих година донео је са собом убрзано застаривање постојећих. Примера ради, Каравела, Комета и Ту-104, који су око 1960. године представљали врхунац ваздухопловне технике, превазиђени су у року од десетак година после првог лета и новији типови летелица су почели да их потискују из употребе код већих авиокомпанија због малог капацитета и великих оперативних трошкова. У новој генерацији млазних западних путничких авиона током 1960-их година појавили су се Даглас ДЦ-9, Боинг 727 и 737, БАЦ 1-11. У исто време, и совјетска авиоиндустрија наставила је да развија нове летелице, као што су Јаковљев Јак-40, Иљушин Ил-62, Тупољев Ту-124, Ту-134 и Ту-154.

Посебна новина у развоју ваздушног саобраћаја била је појава надзвучних путничких авиона, логичан корак у времену када се сматрало да је брзина најбитнија карактеристика ваздушног саобраћаја. Поред тога, државе које су се прихватиле развоја ових летелица сматрале су то начином да покажу степен свог технолошког развоја, а тиме и остваре престиж у свету. САД и СССР су самостално развијале свије пројекте, док су Велика Британија и Француска објединиле своје пројекте у један, чији је производ био Конкорд. Ипак, први надзвучни путнички млазни авион који се виноу у небо био је совјетски Ту-144 31. децембра 1968. године. Са друге стране, САД су одустале од финансирања пројекта Боинг 2707, тако да су у употребу ушли само Ту-144 и Конкорд. Ипак, ови авиони су имали низ недостатака, од којих су главни били скроман капацитет, огромна потрошња горива и ограничен број аеродрома које су могли да користе због буке. Напоследку се читав овај концепт, бар у том стадијуму развоја ваздухопловства, показао као промашен, мада се не може искључити могућност његове обнове у будућности.⁴²⁸

Иако је Каравела била изузетно квалитетан авион који је летачима остао у лепом сећању због својих летних карактеристика и помало романтично називана „Лепотица неба“, у ЈАТ-у је у доброј мери посматрана као авион на ком ће се стицати искуство у употреби и одржавању млазних авиона. У прилог овој тези говори чињеница да су у путничком саобраћају и даље доминирали Конвери, чак и на неким међународним линијама, док је ДЦ-3 пребачен на домаће линије и превоз терета. Поред технолошких момената, ЈАТ је очекивао и значајан раст обима саобраћаја, тако да је нови модела авиона морао бити и економичнији, и технолошки прогресивнији, и физички већи од својих претходника.

⁴²⁷ Урачунати су само авиони коришћени за превоз путника и терета, не и за превоз поште. Искоришћени су подаци из одговарајућих издања *Годишњег билтена Дирекције за цивилну ваздушну пловидбу*.

⁴²⁸ D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 168–169; R. G. Grant, *Flight*, 382–396.

Разматрање набавке следеће генерације млазних путничких авиона започело је већ око 1966. године. ЈАТ је већ у то време остварио незваничне контакте са Боингом и Мекдонел-Дагласом, као и са америчком Ексим банком. Постојао је и притисак да се набаве совјетски авиони. Према документу *Избор новог типа авиона за саобраћај у европско-медитеранској области*, нови модел авиона за кратке линије требало је да одговори на следеће захтеве: да има долет од најмање 2.120 километара са максималним капацитетом путника са пртљагом и једном тоном терета; да има капацитет од најмање 100 путничких седишта у две класе; да нема ограничења носивости приликом полетања на било ком аеродрому у предвиђеној мрежи линија; да има путничку, теретну и „quick change“ варијанту; да има „врхунске карактеристике у погледу савремености, комфора [sic] и конкурентности“; да има задовољавајућу економику на кратким и дугим линијама са већим или мањим бројем путника; да доноси највећи чист приход; да буде пројектован у складу са најсавременијим нормама у погледу безбедности и једноставности одржавања; да има перспективу што дуже економичне употребе и да буде део шире породице авиона различитих категорија како би се стандардизовала флота.⁴²⁹

Одабир типа авиона вршен је у два „приближавања“, односно круга. У првом је разматрано пет типова авиона са укупно дванаест варијанти: амерички Даглас ДЦ-9 (верзије 10, 20, 31, 32 и 40), Боинг 727 (верзије 100 и 200) и Боинг 737 (верзије 100 и 200), совјетски Тупољев Ту-134 и британски БАЦ 1-11 (верзије 400 и 500), а поређени су са Каравелом.

Табела 32: поређење млазних авиона за кратке и средње линије разматраних око 1966.⁴³⁰

Тип авиона	Макс. тежина при полетању (кг)	Макс. тежина при слетању (кг)	Корисна носивост за макс. долет (кг)	Број седишта у две класе (прва и економска)	Максималан број седишта	Запремина теретних одељака (м ³)
ДЦ-9-10	41.134	37.052	7.100	77	85	17
ДЦ-9-20	44.444	42.358	8.500	77	85	17
ДЦ-9-31	44.500	42.400	6.760	97	110	25,3
ДЦ-9-32	49.000	43.300	8.850	97	110	21,4
ДЦ-9-40	51.750	46.300	13.120	112	120	28,9
Б-737-100	44.060	43.150	7.480	99	105	18,4
Б-737-200	48.600	44.000	8.900	111	119	24,8
Б-727-100	72.600	62.500	10.500	122	131	25,5
Б-727-200	76.700	67.200	10.675	142	158	41,1
1-11-400	39.500	35.400	6.030	71	74	15,1
1-11-500	41.300	38.100	5.200	96	105	20,1
Ту-134	44.000	37.000	5.390	60	72	13
СЕ.210 6Н	48.000	45.700	5.155	86	91	15,4

Елиминација је вршена на основу следећих закључака: БАЦ 1-11 није имао довољан капацитет и долет, није био погодан за превоз терета и имао је ограничења при полетању; Боинг 727 је био предимензиониран за очекивани број путника, а у случају верзије 200 је имао и ограничења носивости на великом броју аеродрома на предвиђеној мрежи линија; Ту-134 није имао задовољавајући долет, капацитет и носивост и није био погодан за превоз терета; ДЦ-9 у верзијама 10, 20 и 31 није имао довољан долет, носивост и број седишта, док је верзија 40 имала и ограничења носивости на одређеним аеродромима; Б-737-100 је једва задовољавао тражене услове. Једини преостали кандидати били су Б-737-200 и ДЦ-9-32 и превагу је однео

⁴²⁹ АЈ, 130-729-1185, реферат *Уз проблематику набавке нових авиона*, без броја, 18. октобар 1968; колекција аутора, скраћени инвестициони елаборат *Избор новог типа авиона за саобраћај у европско-медитеранској области*, око 1967; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 127.

⁴³⁰ Колекција аутора, скраћени инвестициони елаборат *Избор новог типа авиона за саобраћај у европско-медитеранској области*, око 1967.

Боингов производ. За ово је постојало неколико разлога. Имао је ниже оперативне трошкове и мноштво заједничких елемената са другим авионима истог произвођача, што би значајно олакшало одржавање и обуку у случају куповине других Боингових летелица. Поред варијанте 200, процењено је да би за унутрашње и најкраће међународне линије ЈАТ могао да набави и авионе Б-737-100. Ипак, препоручен је и изванредан опрез: ДЦ-9 је већ био у експлоатацији у Европи, што би олакшало и одржавање ван Југославије, док би увођењем Б-737 у тренутку када авион тек излази из фазе прототипа са собом донело велику предност (па и престиж) због коришћења најсавременије технологије, али и опасност да се одређени конструктивни недостаци уоче тек у практичној употреби, односно прекасно.

У наставку елабората предвиђено је да се набави седам примерака у периоду 1969–1971, уз оријентациони предлог за још десет до 1974. године у случају остваривања предвиђеног раста броја превезених путника. У случају још бржег раста, прекинула би се набавка Б-737-200 и прешло на Б-727-200 због већег капацитета. Паралелно с тим, Каравеле би биле повучене из редовног у чартер саобраћај.

Међутим, без обзира на препоруке из овог елабората, ЈАТ се одлучио за Мекдонел-Даглас ДЦ-9-32. Разлози за ово су вероватно политичке природе. У дискусијама вођеним око набавке нових млазних авиона учествовале су све југословенске авиокомпаније, али и представници СУЦВП и ЈНА. Кроз читав ток ових дискусија наглашавано је да авиокомпаније имају сувише шаролику флоту (31 примерак осам различитих типова авиона из три државе са шест различитих типова мотора) и помињала се потреба за стандардизацијом флоте како би се олакшао увоз авиона и резервних делова, као и обука посада. У тренутку када је ЈАТ водио преговоре са Боингом, Интерекспорт је већ донео одлуку о куповини ДЦ-9 за Инекс-Адрију, тако да постоји могућност да је због тога извршен притисак на ЈАТ да за себе купи исте авионе. Тако је ДЦ-9 постао основни тип у флоти две југословенске авиокомпаније, а тиме и главни авион на кратким и средњим линијама практично до распада социјалистичке Југославије, који је прекинуо процес његове природне замене новијим моделима. Последњи примерци су повучени из употребе у ЈАТ-у 2005. године. И овај авион остао је у сећањима летача као поуздан, комфоран и квалитетан. Поред свих поменутих, имао је још једну предност у односу на Каравелу: број чланова посаде у пилотској кабини сведен је на два, односно пилота и копилота.⁴³¹

Ипак, други део препорука из елабората је испоштован. Пошто је број превезених путника заиста растао брже од очекиваног, године 1974. набављени су први примерци Боинга 727-200А (Boeing 727-200 Advanced), капацитета од око 160 путника и нешто већег долета у односу на ДЦ-9. Још два авиона овог типа са додатним резервоарима ради повећавања долета набављена су за потребе Савезног извршног већа. Боинг 727 је конструисан за кратке и средње линије уз коришћење многих елемената са Боинга 707, чиме су олакшани одржавање и производња, али и са идејом да треба олакшати прелазак посада са једног типа авиона на други, због чега је задржан приближно исти распоред инструмената у кабини. Највећа разлика је била у распореду мотора, који су се сада налазили у репном делу летелице: два споља и трећи „укопан“ у реп са S усисником. Иако је био производ друге фабрике, Б-727 је користио исте моторе као ДЦ-9, што је олакшавало одржавање. Овај авион је једно време био светски рекордер по броју произведених примерака (1.832), а задржао се у ЈАТ-у до почетка 21. века.⁴³²

Као што је већ било речи, шездесете године донеле су појаву других југословенских авиокомпанија: Инекс-Адрије, Пан Адрије и Авиогенекса. Адрија авиопроект је започела рад са половним авионима ДЦ-6Б, што је била распрострањена пракса међу чартер компанијама у то време. Адрија је своје примерке набавила од холандске компаније КЛМ, која их је повукла из употребе после увођења млазних ДЦ-8. Према тврдњи Златка Курјаковића,

⁴³¹ АЈ, 130-729-1185, реферат *Уз проблематику набавке нових авиона*, 18. октобар 1968; АЈ, 837, III-а-4-с, к. 52, информације у вези с политиком набавке нових авиона, јануар – фебруар 1969; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 92–93; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 127–129, 133.

⁴³² Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 108–109; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 152, 158–159.

радило се о авионима коришћеним претежно у Холандским Антилима, где су били изложени негативном утицају сланог ваздуха, што је оставило трага на њиховој конструкцији. Ипак, било је јасно да ће клипни авиони неумитно бити потиснути и из чартер саобраћаја, тако да је Инекс-Адрија морала да модернизује своју флоту. У овом случају, избор је пао на ДЦ-9-32, који су наручени пре него што је ЈАТ купио авионе овог типа. Инекс-Адрија је и касније куповала авионе типа ДЦ-9 серија 33 и 51, од којих су неки коришћени и за превоз терета.⁴³³

Пан Адрија је на самом почетку свог рада користила мање авионе различитих типова за превоз поште и аеро-такси услуге унутар Југославије. У време планирања проширења капацитета ваздушне поште разматрано је више типова авиона као што су ДЦ-3, француски Нор 262 (Nord Aviation 262) и совјетски Јаковљев Јак-40. Од 1969. године је у својој флоти имала и четири половна Конвера купљена у Швајцарској и Западној Немачкој и почела да улази на чартер тржиште. У склопу плана за модернизацију флоте, Пан Адрија је склопила уговор у пословно-техничкој сарадњи са Инекс-Адријом по ком је требало да добије три авиона типа ДЦ-9-32. Међутим, добила је само један авион овог типа без ког је убрзо остала, за шта су, по неким мишљењима, биле криве махинације Инекс-Адрије. Касније је користила пет половних америчких елисно-млазних поштанско-путничких авиона Ферчајлд-Хилер ФХ-227, копије холандског Фокера Ф27. Ови авиони су третирани као прелазно решење између повлачења Конвера из употребе и набавке савременијих летелица. У том циљу, Пан Адрија је у свом програму развоја за период 1976–1980. развила три варијанте набавке летелица: у првој је предвиђена набавка четири холандска регионална млазна авиона Фокер Ф28 и два канадска елисно-млазна авиона ДХЦ-6, у другој шест елисно-млазних Фокера Ф27 и два ДХЦ-6, а у трећој седам канадских елисно-млазних авиона ДХЦ-7. Идеја је била да се набаве авиони мањег и средњег капацитета, способни да користе мање аеродроме уз што виши степен попуњености кабине. Ипак, Пан Адрија овај програм није остварила, већ је набављено пет америчких елисно-млазних авиона Ферчајлд Свиринген СА-226 (Fairchild Swearingen SA-226) које је наследила Транс Адрија. После њеног припајања ЈАТ-у, ови авиони су кратко коришћени у оквиру ООУР Привредна авијација. Мада је било покушаја да се користе на домаћим линијама са малим бројем путника (изведени су пробни летови између Београда и Ниша), ови авиони су проглашени неперспективним и продати у иностранство.⁴³⁴

Коначно, долазимо и до последњег совјетског путничког авиона у југословенском цивилном ваздухопловству, Туполева Ту-134. Овај авион је у Југославију стигао са оснивањем Авиогенекса 1968. године у оквиру робно-робне размене Генералекспорта са Совјетским Савезом, где је, као и у остатку Источног блока, дужи низ година био основни млазни тип за кратке и средње линије. Занимљиво је да је продаја ових авиона Југославији на одређени начин довела и до унапређења неких сегмената совјетске авиоиндустрије. Ради усаглашавања са западним стандардима, извршене су одређене модификације у конструкцији авиона, док је на изричит захтев Авиогенекса уклоњена позиција навигатора која се налазила у застакљеном носу и број чланова посаде смањен на три. Уместо навигатора, у нос је смештен метеоролошки радар који се претходно налазио у избочини на доњој страни носа. Ова верзија касније је коришћена и код источноевропских компанија где је била позната као „југословенска“. Иако је остао у сећањима летача као квалитетан авион једноставне конструкције, Ту-134 није био сасвим погодан за југословенске потребе. На пример, због климатских услова у Совјетском Савезу, његови мотори су имали много ниже критичне температуре изнад којих им снага опада. Ово је посебно долазило до изражаја на аеродромима дуж југословенског приморја у летњој сезони, где се дешавало да Ту-134 „протрчи“ скоро целу дужину писте како би постигао брзину за полетање, док су се авиони као што је ДЦ-9 одлепљивали већ око половине писте. Уз то, имао је знатно мањи капацитет

⁴³³ *Stanje i problemi vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, 51; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1969*, br. 16, 1970, 9–10; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 19*

⁴³⁴ Колекција Милана Мицевског, План развоја *Пан Адрије* за раздобље 1976–1980, 1976; Детаљније у: Z. Kurjaković, *Pan Adria JPTT*.

и већу потрошњу горива у односу на своје западне еквиваленте, тако да је Авиогенекс због избора летелице све до 1983. пословао са губитком. Интересантно је да су сви Туполеви које је Авиогенекс расхоловао продати назад у СССР, уз изузетак два авиона уништена у удесима. Последњи примерак је повучен из употребе 1990. године.⁴³⁵

Табела 33: преглед флоте југословенских авиокомпанија на крају године у периоду 1972–1976.⁴³⁶

Год.	ЈАТ и Ер Југославија					Инекс-Адрија					Пан Адрија					Авиогенекс				
	'72	'73	'74	'75	'76	'72	'73	'74	'75	'76	'72	'73	'74	'75	'76	'72	'73	'74	'75	'76
Б-707	4	4	5	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Б-727	-	-	3	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ЦВ-440	6	2	1	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-
ДЦ-3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ДЦ-9	7	13	13	13	13	3	5	5	5	6	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
ФХ-227	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	5	-	-	-	-	-
Ил-18	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
СЕ.210	8	5	5	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ту-134	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4	4	5
Ук.	28	27	27	27	27	3	5	5	5	6	3	4	6	5	5	4	4	4	4	5

Први авион способан за дуголинијски саобраћај у флоти ЈАТ-а био је ДЦ-6Б. Ипак, није забележено да су ови авиони заиста коришћени на комерцијалним прекоокеанским летовима, већ само на најдужим евромедитеранским линијама. Уз то, ЈАТ их је повукао из употребе већ 1963. године и заменио Каравелама, док је по потреби изнајмљивао ДЦ-6Б од Инекс-Адрије. У тренутку када је увођење прекоокеанских линија постало извесно, ЈАТ је овом питању приступио веома опрезно. За почетак, решено је да се у првом тренутку не набаве потпуно нови дуголинијски авиони, већ половни, али неког опробаног модела. Поред тога, за то време би одржавање и обука посада били препуштени некој већој компанији, од које би се авиони и изнајмили. Разматрани су Боинг 707 и ДЦ-8, али је изабран први из неколико разлога. Прво, Б-707 је био економичнији и имао већи капацитет (око 180 путника) него ДЦ-8 (око 160 путника). Друго, није било никакве унификације између ДЦ-8 и ДЦ-9 да би се оправдала куповина авиона од истог произвођача. Треће, Пан Америкен је био спреман да за потребе ЈАТ-а обавља одржавање и обуку посада. Зато је 1970. године изнајмљен први авион овог типа, а посаде послате у две групе током 1970. и 1971. у Калифорнију на обуку. Први Боинг 707 имао је старије, једнопроточне моторе (сав усисани ваздух пролази кроз комору за сагоревање), тако да су за трансатлантске летове била потребна међуслетања на западној обали Ирске (Шанон) и Њуфаундленду (Гандер) ради допуне горива. Са друге стране, аустралијска рута је из истог разлога ишла преко Кувајта, Карачија и Сингапура ка крајњем одредишту (Сиднеј, Мелбурн, Перт). Каснијом набавком додатних Боинга 707 са ефикаснијим двопроточним моторима (само део усисаног ваздуха пролази кроз комору за сагоревање) нестала је и потреба за неким од међуслетања. Већ почетком 1980-их Б-707 је сматран неекономичним и постепено је пребациван на превоз терета или је коришћен на линијама где је постојала потреба за додатним летовима. До коначног повлачења последњег примерка из саобраћаја дошло је тек октобра 1987. године. Поред путничких линија, ови авиони су коришћени и за превоз терета разних врста, од опреме за југословенска грађевинска предузећа у Африци, преко свежег меса за Нигерију и живине за Иран до италијанског намештаја за централноафричког цара Жан-Бедела Бокасу.⁴³⁷

⁴³⁵ Изјава Винка Томовића дата аутору, 28. јануар 2020; изјава Марка Ивковића дата аутору, 13. фебруар 2020; С. Kennedy, *Jetliners of the Red Star*, 37. Више у: I. Gorjup, *Aviogenex*.

⁴³⁶ Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишњег билтена Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу*.

⁴³⁷ АЈ, 130-729-1185, писмо директора ЈАТ-а Видомира Крунића СИВ-у, без броја., 6. април 1970; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 100–101; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 132–134.. Детаљније о Б-707 у ЈАТ-у: К. Бојовић, *Животни пут једног ваздухопловца*.

Уз ЈАТ, Инекс-Адрија је била једина југословенска авиокомпанија која је користила млазне авионе за дуге линије. Током 1972. је из САД изнајмљен један авион типа ДЦ-8, али се од дуголинијског саобраћаја одустало. Вероватно је разматрана могућност увођења директне линије између Љубљане и америчких градова са значајном словеначком емиграцијом, али је упитно колико би таква линија била рентабилна. Уз то, ЈАТ је део својих линија за САД одржавао преко Љубљане, тако да би додатни летови на истој траси били потпуно нерентабилни имајући у виду размере потенцијалног тржишта.⁴³⁸

ЈАТ по овом питању није заостајао за другим компанијама, мада су модели набавке дуголинијских авиона били другачији. Грчки Олимпик је 1966. увео у употребу Б-707 набављене од произвођача, којима су отворене линије од Грчке ка Северној Америци и Аустралији. Фински Финер је 1969. отворио линију Хелсинки – Копенхаген – Амстердам – Њујорк на којој су летели авиони типа ДЦ-8, такође купљени од произвођача. Интерфлуг је 1972. добио нове совјетске авионе Ил-62, еквиваленте Б-707.⁴³⁹

За свега десет година од појаве првих млазних дугопругаша, ваздушни саобраћај је доживео изузетну експанзију. Постао је доступан знатно ширим слојевима становништва него раније, а трајање путовања се скратило, тако да су авиони попут Боинга 707 и ДЦ-8 постали премали. Већ крајем 1960-их појавила се потпуно нова врста путничких авиона, популарно познатих као „џамбо џетови“ (Jumbo jet) по најпознатијем и најпрепознатљивијем представнику ове категорије, Боингу 747. Ови авиони су имали већи пречник трупа у односу на своје претходнике и два уместо једног пролаза између редова, а њихов капацитет је почео да се мери у стотинама путника. Примера ради, док је Боинг 707 могао да превезе до 190 путника, Боинг 747 је у варијантама скраћеног долета и повећаног капацитета наменски пројектованим за унутрашње линије у Јапану имао и по 550 седишта.⁴⁴⁰

Током шездесетих година, млазни мотори су постали довољно поуздани да ни на најдужим линијама више нису били потребни четворомоторни авиони. Ипак, како су правила о безбедности ваздушног саобраћаја над великим воденим површинама ЕТОПС (ETOPS – Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards) споро мењана, још неко време је двомоторним авионима било забрањено да прелећу океане. Стога, као и због чињенице да је Боинг 747 био предимензиониран за одређене компаније или линије својим габаритима и капацитетом, појавили су се широкотрупци са три мотора: Мекдонел-Даглас ДЦ-10 и Локид Л-1011 Тристар. Два мотора су се налазила испод крила, док је трећи био на репу (у случају ДЦ-10) или у трупу са S усисником (Л-1011). Ови авиони су били мањег капацитета и димензија од Боинга 747, али су имали приближно исти долет, што је омогућавало њихово коришћење на аеродромима који не би могли да прихвате Б-747.

Као што је већ било речи, ЈАТ је авионе Боинг 707 намеравао да искористи за развој мреже прекоокеанских линија и стицање искуства у дуголинијском саобраћају. Разматрано је неколико типова авиона и чак су приређиване демонстрације неких од њих у Београду (Л-1011, ДЦ-10). Већ 1970, када су набављани авиони типа ДЦ-9, ЈАТ је одлучио да унифицира флоту по произвођачима колико год је то могуће и ДЦ-10 је наведен као најрационалнији избор за дуголинијски авион. Ипак, овај став треба узети са одређеном резервом, будући да се ДЦ-10 у том тренутку још увек налазио у фази развоја и испитивања, тако да нису биле познате његове стварне карактеристике. После тога, приликом посете САД 1971, Јосип Броз Тито је обишао и фабрику Мекдонел-Даглас у Санта Монике код Лос Анђелеса. Тамо су му приказани авиони ДЦ-10, који су, судећи по извештају о овом путовању изложеном на заједничкој седници Председништва СФРЈ и СИВ-а, на њега оставили приличан утисак. Ипак, тврдњу да су авиони плаћани извозом југословенских месних прерађевина у САД потврђује управо Тито у чијем се извештају наводи да „[...] углавном та шунка и те ствари

⁴³⁸ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovidbu: godišnji bilten 1972, 1973, 32–33.*

⁴³⁹ G. Simons, *Olympic Airways*, ; S. Schmitz, *Interflug*, 52–53; Jozef Mols, *Finnair: a Century of Nordic Aviation*, Stamford 2022, 19.

⁴⁴⁰ D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 169–175; R. G. Grant, *Flight*, 394–397.

иде за ове компаније и за авионе“. Слична сазнања могу се наћи и у сећањима ЈАТ-ових капетана Косте Бојовића и Златка Курјаковића, где се наводи да је Мекдонел-Даглас понудио могућност отплате авиона извозом југословенских месних прерађевина у САД, док је Боинг захтевао готов новац. С једне стране, Мекдонел-Даглас је заиста покушавао да прода авионе на сваки могући начин због лошијег положаја на тржишту, док је Боинг био у прилици да условљава авиокомпаније, посебно оне које су, попут ЈАТ-а, биле заинтересоване за мали број авиона. Већ наредне године, током разговора савезног секретара за финансије Јанка Смолеа са америчким амбасадором у Београду Малколмом Туном 14. децембра 1972, помињана је могућност улагања више америчких корпорација у Југославији. Између осталог, постојала је могућност да Ценерал Електрик учествује у финансирању куповине пет или шест авиона типа ДЦ-10, за које је производио моторе.⁴⁴¹

Без обзира на бољи положај на тржишту, и Боинг је радио на привлачењу што већег броја купаца за своје летелице, достављајући ЈАТ-у 1974. брошуру са подацима за модел Б-747СП. Радило се о верзији „дамбо цета“ са мањим капацитетом и већим долетом у односу на основну. Према њима, Б-747СП је имао низ предности у односу на ДЦ-10-30 на пет ЈАТ-ових рута које су окарактерисане као најзначајније: Београд – Њујорк, Београд – Чикаго, Београд – Сан Франциско, Београд – Лусака и Београд – Сингапур – Сиднеј.

Табела 34: поређење искоришћења капацитета Б-747СП и ДЦ-10

Из Београда за:	Њујорк (директно)	Чикаго (директно)	Сан Франциско (директно)	Сиднеј (са једним слетањем)	Лусаку (директно)
Б-747СП (297 седишта)					
путници	пун	пун	294	пун	пун
терет	пун	пун	0	10,8 тона	пун
ДЦ-10-30 (255 седишта)					
путници	пун	241	92	212	пун
терет	6,9 тона	0	0	0	14,3 тона

Укупна носивост Б-747СП била је незнатно већа у односу на ДЦ-10-30 (40,5 тона наспрам 40,2 тоне). Поред предности у броју путника, Б-747СП је имао и ниже оперативне трошкове (1,5–1,55 центи по седишту за пређени километар наспрам 1,7–1,9 центи код ДЦ-10-30), укупни оперативни трошкови на свим рутама били су 11% до 24% нижи, захтевао је краћу полетно-слетну стазу и имао комфорнију путничку кабину са могућношћу коришћења горњег нивоа као салона са баром. Као очекивани термин испоруке два авиона за ЈАТ наведена је 1976. година. Једина предност ДЦ-10-30 била је у нижој цени по примерку са одговарајућом количином резервних делова (31.500.000 долара у односу на 32.466.000 долара). Ипак, ове податке треба узети са одређеном резервом, будући да су припремљени од стране Боинга као вид рекламе за свој производ.⁴⁴²

Раднички савет ЈАТ-а је 1. априла 1977, на свечаној седници одржаној поводом тридесете годишњице од почетка рада предузећа, одлучио да се набаве два Боинга 747СП. Крајем тог месеца, представници Мекдонел-Дагласа су на свој захтев и уз инсистирање Инекса и Инекс-Адрије посетили СКСВ, где их је примио помоћник председника Милорад Шљивар. Американци су том приликом изнели свој програм рада, као и податке о дотадашњој сарадњи са југословенском привредом, првенствено Инексом. Навели су да је 25% од вредности авиона плаћано извозом југословенске робе, као и да постоји велико интересовање на тржишту западног дела САД за југословенске производе, нарочито месне

⁴⁴¹ АЈ, 837, I-2/50-1, стенографске белешке са заједничке седнице Председништва СФРЈ и СИВ-а, 19. новембар 1971; АЈ, 837, I-5-b/104-19, белешка о разговору Јанка Смолеа [...], 14. децембар 1972; К. Бојовић, *Животни пут једног ваздухопловца*, 176–177; З. Курјаковић, *Pan Adria JPTT*, 17.

⁴⁴² Колекција аутора, *The Boeing 747SP and JAT*, 1974.

прерађевине, кожну галантерију, алате, производе од обојених метала, алуминијума и челика. Истакнуто је да постоји могућност извоза југословенске шунке у вредности од 15.000.000 долара годишње, као и за повећање броја америчких туриста у СФРЈ. До Мекдонел-Дагласа је стигла информација да постоји интересовање за широкотрупне авионе у Југославији, те да су спремни на повећање дела цене авиона и резервних делова који би био отплаћен извозом робе до 50%, а ако би то било посебно важно за Југославију, и на 100%. Амерички представници су саопштили да им је познато да се ЈАТ интересује за куповину Б-747СП и да су зато дошли да изнесу предности ДЦ-10 у односу на Боингову летелицу. Према студији коју су њихови стручњаци припремили, Б-747СП је заиста имао већи долет и педесет седишта више него ДЦ-10, али је мања потрошња горива чинила ДЦ-10 рентабилнијим без обзира на мањи капацитет и долет. Са своје стране, М. Шљивар је одговорио да постоји велик интерес за повећање броја америчких туриста у СФРЈ, као и за могућност потпуне отплате авиона кроз извоз робе, али и да су југословенски авиопревозиоци самостални по питању набавке летелице, те да треба наставити директне преговоре са њима, као и да ће упознати надлежне органе са изнетим предлозима.⁴⁴³

Иако за то нема конкретних доказа, ова посета је морала имати одјека будући да је пословодство ЈАТ-а донело одлуку о куповини две летелице типа ДЦ-10-30 од Мекдонел-Дагласа. Као разлог за овакву промену наведени су „нови моменти проистекли из промена понуда и ставова произвођача“. Процењено је да ДЦ-10 својим капацитетом више одговара обиму рада ЈАТ-а, да има ниже износе почетних улагања у набавку авиона и резервних делова, ниже експлоатационе трошкове и већу рентабилност у смислу остварене зараде у односу на улагање. Нажалост, недостатак архивских докумената онемогућава проверу тачности ових тврдњи.⁴⁴⁴

Први авиони типа ДЦ-10, YU-АМА *Никола Тесла* и YU-АМВ *Едвард Русјан*, стигли су у Југославију током 1979. године, али су убрзо повучени из саобраћаја због удеса једног авиона истог типа код Чикага. Тада су америчке ваздухопловне власти наредиле да се до завршетка истраге забрани употреба свих авиона ДЦ-10. Ова одлука је повучена пошто је установљено да удес није изазван недостацима у конструкцији летелице, већ грешкама у одржавању конкретног авиона. Генерално, ДЦ-10 је на светском нивоу имао слабију репутацију него Б-747, чему је допринело више фактора: неколико катастрофа у првим годинама употребе озбиљно је нарушило поверење авиокомпанија у ДЦ-10; део тржишта му је преузео Л-1011 Тристар; измене прописа омогућиле су и двомоторцима да прелећу океане, што је авионе попут европског Ербаса А-300, а касније и Боинга 757 и 767 учинило знатно атрактивнијим за авиокомпаније. Ипак, у ЈАТ-у се ДЦ-10 показао као квалитетан и поуздан авион без иједног озбиљнијег инцидента, оставши упамћен као својеврсни симбол ЈАТ-овог „златног доба“. Ови авиони представљали су огромно унапређење у односу на Б-707 и омогућили су њихово пребацивање у теретни саобраћај и на дуге линије са мањим бројем путника. Поред тога, на овим авионима приређивани су и концерти и аукције уметничких дела изнад Атлантика, а искоришћени су и за промотивни превоз првих аутомобила марке *Југо* намењених америчком тржишту. Поред два авиона набављена 1979, касније су и додатни примерци изнајмљивани од различитих компанија (Финер, САБЕНА, Ер Африк), а два половна су купљена током осамдесетих година. Последња летелица овог типа, регистрације YU-АМВ, отуђена је 2005. године, чиме је ЈАТ до краја свог пословања под тим именом остао без сопствених могућности за бављење дуголинијским саобраћајем.⁴⁴⁵

⁴⁴³ АЈ, 579-84, белешка о разговору са представницима америчке фабрике за производњу авиона *Даглас*, VI бр. 1652/1, 29. април 1977 (исто у: ДАМСП, ПА, год. 1977, Југославија, ф. 76, пов. бр. 426422); „Boing 747-SP u floti ЈАТ“, *Jugoslovenski aerotransport*, 7. април 1977, 5.

⁴⁴⁴ „DC-10 u floti ЈАТ“, *Jugoslovenski aerotransport*, 2. јун 1977, 1, 3; Ј. Симишић, *Bio jedan ЈАТ*, 180.

⁴⁴⁵ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 116–117; Ј. Симишић, *Bio jedan ЈАТ*, 191–192. Више о ДЦ-10 у ЈАТ-у, К. Бојовић, *Животни пут једног ваздухопловца*.

4.7. Време најтежих удеса

Период од 1956. до 1971. године обележило је значајно повећање обима ваздушног саобраћаја и увођење у употребу млазних авиона, односно потпуно нове технологије. За то време није се догодила ниједна катастрофа неког југословенског авиона са путницима. Поред тога, промењен је и начин испитивања удеса. Године 1957. донет је Правилник о извиђању удеса у цивилном ваздухопловству. Као удес дефинисан је „сваки догађај чије су последице смрт или телесне повреде чланова посаде или других лица, као и уништење или оштећење ваздухоплова или друге имовине, а који је настао на ваздухоплову или је проузрокован од стране ваздухоплова кад се он налази на земљи, на води или у ваздуху, или је настао при раду на ваздухоплову или при његовом чувању или транспортовању“. Подела удеса могла је бити извршена према положају ваздухоплова при коме се удес догодио (у лету или на земљи), према карактеристичном начину на који се догодио (укупно осамнаест категорија, нпр. грубо слетање, превртање или постављање „на нос“, лом или савијање стајног трапа, судари у ваздуху, пожар на земљи или у ваздуху) и према последицама, које су даље разврстане у односу на то да ли је до удеса дошло у лету или на земљи. Удеси у лету су дељени на катастрофе (удеси при којим је најмање једно лице у ваздухоплову изгубило живот, без обзира на степен оштећења ваздухоплова), ломове (удеси при којим је ваздухоплов потпуно уништен или тешко оштећен, те се мора расходовати), тешке кварове (удеси после којих је ваздухоплов неупотребљив док се не поправи у радионици), кварове (удеси после којих ваздухоплов може наставити лет после замене оштећених делова на лицу места), ломове мотора (удеси код којих долази до таквих оштећења мотора да је потребно њихово расходовање, без обзира на могућност поновне употребе појединих делова) и кварове мотора (удес после ког се мотор може поправити у радионици, а није дошло до оштећења змаја ваздухоплова које би се сматрало удесом). Удеси на земљи су подељени на несрећне случајеве (удес који за последицу има смрт или телесне повреде лица на земљи настале при раду, чувању или транспортовању ваздухоплова, или узроковане од ваздухоплова у лету), оштећење ваздухоплова (оштећења настала током стајања, рада на ваздухоплову или током његовог транспортовања која су узрокована од стране другог ваздухоплова или на неки други начин) и оштећење имовине (удес при ком је ваздухоплов на земљи нанео штету већу од 10.000 динара). Узроци удеса разврстани су у грешке и пропусте чланова посаде, грешке и пропусте једне или више служби, односно лица у њима, техничке недостатке, недостатке и рђав рад уређаја на земљи, стање времена, стање аеродрома, односно пристаништа за хидроавионе и хеликоптере, разне узроке и неодређене узроке.

За извиђање удеса су била надлежна два органа: територијалне комисије и Главна комисија за извиђање удеса у цивилном ваздухопловству. Територијалне комисије биле су задужене за извиђање удеса у одређеној области. Формиране су од најмање три члана (сваки је имао и заменика), и то по једног стручњака из летачке службе, стручњака из техничке службе и стручњака специјалности у зависности од претпостављеног узрока удеса. Чланови ових комисија именовани су за сваки појединачни случај или на одређено време, а њихов рад је обухватао припрему за излазак на место удеса, прикупљање података и њихово проучавање, као и израду извештаја о удесу. Главна комисија формирана је при УЦВ и била је сачињена од најмање пет чланова (сваки је имао заменика), и то од по једног стручњака за летачку службу, техничку службу, службу обезбеђења ваздушне пловидбе, правника и лекара. Главна комисија проверавала је правилност рада територијалних комисија, употпуњавала доказе, спроводила потребна вештачења, проучавала целокупан материјал извиђеног удеса и израђивала извештај. У случају удеса страног авиона на територији Југославије, имала је право и да почне са радом без формирања територијалне комисије.⁴⁴⁶

Ипак, забележено је више мањих инцидентата и удеса без смртних исхода који су показивали да су неки летачи још увек склони истим негативним навикама као раније.

⁴⁴⁶ *Службени лист ФНРЈ*, бр. 43, 16. октобар 1957; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1957*, бр. 4, 1958, 8.

Примера ради, ЈАТ-ов ДЦ-3 регистарске ознаке YU-ABH је 25. августа 1962. изгорео на планини Прењ после полетања на редовном лету из Мостара за Београд. Авион је требало да полети у курсу 160°, али је контрола летења на захтев капетана одобрила полетање ка северозападу, у курсу 340°. Авион је на висини од 150 метара изнад земље у бришућем лету прелетео Мостар и наставио у курсу 25° у правцу планине Прењ и Београда уместо да је у пењању направио леви заокрет и круг у околини Мостара, дошао на довољну висину и тек онда наставио ка Београду. Контрола летења је тражила објашњење за овакво одступање од процедуре, али га није добила. Авион није пењао у складу са максималним могућностима, нити је летео изнад погодног терена. У више наврата су копилот и радио-телеграфиста питали капетана да ли је сигуран да ће успети да прелете Прењ, на шта је он сваки пут одговарао потврдно и препустио управљање авионом копилоту. Тек када је авион улетео у кланац и тиме остао без могућности да нарави заокрет, капетан је преузео команде и повећао снагу мотора. Авион је убрзо дошао до минималне брзине за безбедно летење, али се релативна висина (висина летелице у односу на терен) све више смањивала, тако да је авион практично „сео“ на земљу, ударивши крилима у борове. Избио је пожар који се споро ширио, тако да су путници и посада успешно евакуисани, а пртљаг извучен. Авион је експлодирао тек пошто је пожар захватио гориво у резервоарима.

Истрагом је установљено да је непосредни узрок удеса „недисциплина вође ваздухоплова, чији су неправилни поступци довели до ситуације да авион удари у планину и разбије се“. Полетање у курсу 340° је показало да је капетан Драгослав Милосављевић имао намеру да прелети Мостар на малој висини. Када је већ кренуо директно у правцу Београда, требало је да пење са већом снагом мотора и да изврши корекцију курса према повољнијем терену, што би му омогућило успешан наставак лета, иако су га остали чланови посаде (њихова имена се не помињу у резимеу извештаја) више пута упозорили да је то потребно. Капетан Милосављевић није предузео ни прописани поступак за принудно слетање.

Овај удес имао је и много дубље посредне узроке. Капетан је претходног дана долетео у Мостар на редовном лету из Београда, али је уместо на одмор отишао са пријатељима у кафану, где је био до три сата после поноћи. Пробуђен је већ у пет сати, пошто је полетање било предвиђено за шест сати ујутро. Како се наводи у сажетку извештаја о извиђању удеса, „према извршеним поступцима оставио је утисак не пијаног, али мамурног човека са отупелим чулима и способностима расуђивања и одлучивања. Он се у својим изјавама жали да је ослабио око 7 кг у последње време и да му је физичка кондиција попустила те га брзо хвата алкохол, па је неразумљиво зашто се није повукао правовремено на одмор“. Још један посредан узрок удеса била је „склоност овог пилота за ниским летењем са путничким авионима, као и самоувереност у способности за извођење тангентних и ризичних еволуција, због којих је узиман на одговорност и кажњаван“. Очигледно је ниски лет преко Мостара био само једно у низу сличних угрожавања безбедности ваздушне пловидбе које је капетан Милосављевић извршио, али се срећом завршило без губитка људских живота. Дотични је због овог удеса административно кажњен забраном летења од шест месеци и новчаном казном од 10.000 динара. Није познато да ли је гођен и кривично.⁴⁴⁷

Још један ЈАТ-ов ДЦ-3, YU-ACB, уништен је у удесу код београдског бродоградилшта *Тито* 20. фебруара 1965. приликом пребацивања са старог на нови београдски аеродром. Тада је погинуло пет особа. Игром случаја, вођа ваздухоплова био је Ненад Крсник, који је девет година раније преживео катастрофу Конвера код Минхена. Са њим су се у авиону налазили копилот Благоје Богићевић, механичар Слободан Мишовић и технички контролори Душан Еремија и Жарко Јанковић. Авион се месец дана налазио на зимском прегледу у радионици ЈАТ-а на старом београдском аеродрому, али је пробни лет одлаган због лошег времена. Истом приликом је требало и пребацити авион на нови аеродром. И поменутог дана је војна контрола летења издала забрану летења на старом

⁴⁴⁷ *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1962. godini*, br. 7, 1963, 57–60; Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 111–112.

аеродрому због лошег времена и квара на средствима везе, на шта Саобраћајна дирекција ЈАТ-а није имала примедби. Ипак, пилот Крсник је изашао на писту и установио да је полетање могуће, те је наредио да се авион изгура из хангара и припреми за лет. Радионица је о овоме обавестила контролу летења, која је поновила да је летење забрањено, али је авион свеједно полетео и у ниском лету прелетео раскрсницу аутопута Београд – Загреб и Улице Тошин бунар. У 13.41 авион је ступио у везу са контролом летења на новом београдском аеродрому, на шта је контролор летења одговорио питањем: „Одакле ви идете?“ Ово показује да лет уопште није био пријављен контроли, после чега је пилоту наложено пењање до висине од 1.700 стопа (око 500 метара) у правцу радио-фара код Крњешеваца пошто је коришћена писта у правцу 120°. Због слабе везе, контролор је ову наредбу морао да понови, после чега је посада потврдила њен пријем у 13.43. Даљег контакта није било, тако да се дошло до закључка да је авион ударио у земљу између 13.44 и 13.45. Уместо према Крњешевцима, пилот је из непознатих разлога усмерио авион ка Новом Београду и ударио у земљу код бродоградилишта *Tito*. Комисија је установила да је авион пре удеса био потпуно исправан, да је летео на премалој висини (100 метара уместо задатих 500, при чему је прописани минимум био 300 метара) и спуштао се, вероватно како би се одржао визуелни контакт са тереном чија је висина око места удеса била мања у односу на висину терена изнад ког је извођен школски круг. Десно крило је закачило земљу, после чега је авион нагло скренуо удесно и ударио у земљу. Као одговоран за удес означен је капетан Крсник због тога што је полетео упркос забрани летења и летео на висини нижој и од минималне дозвољене, и од задате. Поред тога, имајући у виду место где се удес догодио, дошло је и до одступања од задате путање лета за које није било одговарајућег објашњења.⁴⁴⁸

У истом периоду догодила се и катастрофа једног иностраног путничког авиона на територији Југославије. Авион типа Бристол Британија у власништву чартер компаније Британија Ервејз (*Britannia Airways*) је 1. септембра 1966. године пао код Љубљане. Тада је погинуло 98 путника и чланова посаде од укупно 117 особа у авиону. Удес је изазвао погрешно подешавање притиска на висиномеру, тако да је посада читавала висину 300 метара већу од стварне. Ипак, најтежи удеси су тек следдили.⁴⁴⁹

Прва катастрофа једног млазног југословенског путничког авиона десила се 23. маја 1971. на ријечком аеродрому. Радило се о Авиогенексовом Ту-134А регистрације YU-АНЗ на лету ЈЈ130 на релацији Лондон (Гетвик) – Ријека. Летелица је испоручена Авиогенексу од произвођача у априлу те године и до удеса је извела 47 летова у укупном трајању од 111 сати. Упркос олујном времену над читавом Европом, лет се до приласка Ријечи одвијао сасвим нормално. Пред само слетање, на удаљености од четири километра од прага писте и висини од 300 метара изнад нивоа мора, авион је улетео у јаку кишу, а затим почео да добија висину и скреће удесно. Иако је посада у овим условима успела да врати авион на правац писте, он се и даље налазио изнад равни понирања. Капетан је у једном тренутку разматрао прекид приласка, али је одлучио да ипак настави и на растојању од 800 метара и висини од 60 метара од прага писте одузео снагу моторима и прешао у понирање које је постепено постајало све стрмије. Авион је, накривљен у десну страну, додирнуо писту при брзини од 260 километара на час. Од силине удара дошло је до колапса десне ноге стајног трапа, а затим се десно крило одломало од авиона који се услед тога преврнуо и наставио да клизи по писти још 700 метара.

Услед пуцања резервоара за гориво у крилу приликом удара и варничења изазваног трећем авиона о писту дошло је до пожара који се одмах проширио на труп. Док су четири члана посаде (капетан Милош Маркићевић, копилот Стеван Мандић, механичар-летач на обуци Виктор Томић и његов инструктор Иван Чавајда) успела да се спасу извукавши се кроз излаз за хитне случајеве на пилотској кабини, путници су почели да траже излазе у предњем

⁴⁴⁸ *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1965. godini*, br. 10, 1966, 1–5; „Погинуло свих пет чланова посаде“, *Борба*, 21. фебруар 1965, 4.

⁴⁴⁹ G. Simmons, *Britannia Airways*, 87–89.

и задњем делу авиона, али услед густог дима и мрака нису успели. Летачи су претходно покушали да уђу у путничку кабину и започну евакуацију, али врата која их раздвајају нису могла да се отворе услед деформације трупа. Ватрогасци су, заједно са посадом авиона, механичарима ЈАТ-а и шефом Авиогенексове испоставе на аеродрому, покушали да направе отворе на трупу секирама и моторном тестером. У тренутку када су у томе успели, више није било знакова живота у кабини из које је кроз рупу на задњем делу трупа успео да се спасе само један путник. Остали, њих 75, и све три стјуардесе су изгубили животе. Приближно трећина посмртних остатака путника затечена је на својим седиштима и са везаним појасевима.

Према закључку комисије за испитивање удеса, ова катастрофа је представљала „изузетан и сложен спој више неповољних околности“. Услед налета ветра приближно 70 секунди пре него што ће додирнути писту, авион је био бржи него што је дозвољено и изнад предвиђене путање лета. Услед тога, али и илузије, односно лажног осећаја створеног кишом да је авион на већој висини од стварне, посада је прешла у понирање и прерано одузела снагу моторима, што је довело до прејаког додиривања писте у неправилном положају и потоњег колапса стајног трапа. Издате су следеће препоруке: да се појача надзор над чартер компанијама, да пилоти проуче могућност појаве илузија приликом слетања по јакој киши, да се појача обука вођа ваздухоплова, да се укаже на потребне модификације на овом типу летелице, да се модернизује програм обуке ватрогасаца и да се измене минимални метеоролошки услови за ријечки аеродром.⁴⁵⁰

Авиогенекс је 2. априла 1977. године изгубио још један Ту-134 регистрације YU-AJS. Овај авион је превозио седам тона терета из Београда, и то резервне делове за возила и машине предузећа Београдпут у Габону и униформе као југословенску војну помоћ за Анголу. Лет је носио ознаку JJ707 и изведен је у неколико етапа због узимања горива: Београд – Ђерба (Тунис) – Кано (Нигерија) – Либервил (Габон). Полетање из Београда извршено је 1. априла у 16.39 (сва времена су по Гриничу), а због трајања лета и припрема на земљи посада је била у проширеном саставу: три пилота (Светислав Вујовић, Живорад Остојић, Милан Наранцић), два механичара-летача (Митар Вуковић, Борис Поланц) и један авиомеханичар (Лазар Богдановски). Са њима су се у авиону налазила и два пратиоца терета. Лет се одвијао нормално до прилаза аеродрому Либервил, где је у то време (између два и три сата после поноћи) владало јако невреме праћено ниском облачношћу. Поред тога, вероватно најбитније средство за инструментални прилаз у таквим условима, показивач линије понирања, није радио, као ни светлосни индикатори поред писте, тако да је посада имала само индикацију правца прилаза. Уз то, аеродром Либервил био је са три стране окружен џунглом, у којој је било дрвећа високог до 45 метара. Пре Авиогенексовог Тупољева, у периоду од 02.30 до 02.46, један португалски путнички авион је извршио два неуспешна прилаза писти у курсу 160°, извештавајући да средства за инструментални прилаз не функционишу, као и да се у зони завршног прилаза налази велики облак, да пада киша, дува јак ветар и да се визуелни контакт са пистом губи на висини од 500 стопа. Успео је да слети тек из трећег покушаја. У 02.53, авион Авиогенекса јавља да креће у прилаз, на шта од контроле добија одговор да је превисоко и да треба да понови прилаз. У 02.55, португалски авион се сопственим погоном вратио на писту пошто је скренуо на погрешну рулну стазу, али је убрзо ослободио, тако да је у 02.57 Тупољеву дозвољен заокрет у правац писте. У 03.02, контролор је питао посаду југословенског авиона за позицију и добио одговор да прате правац приласка и да се налазе на висини од 1000 стопа. У 03.03, контролор је угледао прилазна светла авиона и у микрофон повикао да је прениско. У том тренутку, авион се налазио на удаљености од 1.813 метара од прага писте и кретао се брзином од око 300 км/ч. Левим крилом је ударио у дрво висине 40 метара и пречника 30 сантиметара, што је довело до тешког оштећења крила и цурења горива, а затим и пожара у шуми и на авиону. Авион је

⁴⁵⁰ *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1971. godini*, br. 16, 1972, 4–6; Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 138–141; David Gero, *Aviation Disasters: The World's Major Civil Airliner Crashes since 1950*, Stroud 2017, 97–98; <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19710523-0>, приступљено 15. јануара 2022.

добрио леви нагиб, остатком левог крила и левом ногом стајног трапа додиривао земљу, затим одскочио, преврнуо се на леђа и предњим делом трупа ударио у земљу 250 метара од тачке првог удара. Преврнута и запаљена летелица је прешла још толико растојање пре него што се коначно зауставила. Није било преживелих.

Овај удес представљао је резултат низа ванредних околности. Посада је провела осам сати на задатку, од чега две трећине за командама авиона, претежно ноћу и под неповољним метеоролошким условима у завршној фази лета. Мали долет Туполева захтевао је лет у више етапа и није дозвољавао да се одустане од слетања у Либервил и продужи ка алтернативном аеродрому, тако да је посада била под великим притиском да што пре слети. Као што је већ речено, слетање је вршено по веома лошем времену и ноћу уз немогућност обављања прописног инструменталног прилаза. Установљено је да је посада, вероватно у настојању да што пре угледа писту, заиста спустила авион испод минималне безбедне висине.

Посебан проблем представљало је спровођење истраге, коју су спроводили габонски органи уз присуство југословенских посматрача. Најпре је требало пробити се кроз џунглу до олупине летелице уз коришћење тешке механизације. Касније, када су пронађени уређаји за снимање разговора у кабини и параметара лета, појавио се и проблем њиховог дешифровања. Наиме, Габон није успоставио дипломатске односе са Совјетским Савезом, земљом производње летелице. Југословенски стручњаци су покушали да убеди габонске власти да им предају уређаје како би били однети у СССР, али је овај предлог одбијен. Два члана габонске комисије су касније дошла у Београд са „црним кутијама“ желећи да добију визе за одлазак у Совјетски Савез, али су одбијени и тражено им је да предају „кутије“ југословенским властима које би их проследиле Москви. Габонци су то одбили и вратили се у своју земљу, тако да снимци никада нису дешифровани, нити је габонска комисија објавила коначан извештај о удесу. Југословенски посматрачи су напослетку саставили свој извештај, који је и објављен у југословенском годишњем билтену о удесима. У извештају је предложено: да се саобраћајни пилоти упознају са климом у екваторијалном појасу Африке; да се посвети већа пажња састављању посада за дуге летове и ка аеродромима на које се слеће први пут; да се под сложеним метеоролошким условима и ноћу не слеће на аеродроме на којима нису обезбеђена сва радио-навигациона и визуелна средства за прилаз и да се обезбеди довољна количина горива за лет до алтернативног аеродрома; да се не одобравају покушаји визуелних прилаза ноћу и по магли или спуштање испод минималне висине за одређени аеродром; да се појача сарадња посаде, тако да и пилоти који нису на дужности посматрају инструменте и упозоравају вођу ваздухоплова и копилота; да се посаде упознају са карактеристикама аеродрома који су им потпуно нови. Авиогенекс после овог удеса није вршио сличне летове.⁴⁵¹

Авионска катастрофа која је оставила вероватно најјачи утисак на југословенску јавност догодила се 26. јануара 1972. Авион ЈАТ-а типа ДЦ-9-32 регистрације YU-АНТ на лету ЈУ367 (Стокхолм – Копенхаген – Загреб – Београд) експлодирао је на висини од 10.050 метара у близини границе Источне Немачке и Чехословачке, код места Српска Каменица. Погинуло је пет чланова посаде (капетан Лудвик Раздрих, копилот Ратко Михаић, стјуард Драган Димитријевић, стјуардеса Слободанка Гаврановић, авиомеханичар Бранко Обрадовић) и 22 путника, док је преживела стјуардеса Весна Вуловић. Лет се до експлозије одвијао потпуно нормално. Авион се у тренутку експлозије није одмах распао, већ су покидане команде авиона, тако да је изгубљена управљивост. Пилоти су преживели експлозију и до последњег тренутка су покушавали да успоставе контролу над летелицом, али без успеха. Авион је затим ушао у стрмо понирање, прешао ограничења издржљивости и тек онда се распао на три дела: предњи, са пилотском кабином, средњи, у ком су се налазили путници, и задњи, у ком се, у свом седишту налазила Весна Вуловић. Она је преживела из неколико разлога. Авион је изгубио део висине читав, што је умањило утицај изненадне декомпресије после распадања летелице на њен организам. Репне управљачке површине

⁴⁵¹ *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1977. godini*, br. 22, 1978, 6–10; „Težak gubitak za ceo kolektiv“, *Genex informator*, br. 1, april 1977, 18–19; Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 29–33.

остале су неоштећене, тако да је реп падао успорено у спирали и слетео на дубок снег, који је додатно амортизовао удар. Пошто је испала из репа авиона, Вуловићеву је пронашао један шумар, после чега је збринута у болници.

Документа југословенског ССИП-а откривају нам како је текла истрага. У складу са међународним нормама у цивилном ваздухопловству, истрагу су водили чехословачки органи. Место удеса је 27. јануара обишао службеник југословенске амбасаде у Прагу, а чехословачким истражитељима су се у својству посматрача придружили југословенски експерти. Већ у том тренутку дошло се до закључка да експлозија авиона није изазвана „услед спољног дејства (пројектил или сл)“, тако да је разматрано да ли је до ње дошло услед диверзије или некаквог квара, попут експлозије боца са кисеоником или отказа неког уређаја. Према коначном извештају о удесу, узрок експлозије била је бомба са сатним механизмом, смештена у торби у предњем левом пртљажнику, а за њено подметање је окривљена усташка емиграција. Случајно или не, истог дана када је експлодирао ЈАТ-ов авион изнад Чехословачке, у међународном возу на релацији Загреб – Беч је експлодирала бомба која је ранила шест особа. Према писању *Политике* од 28. јануара 1972, један шведски дневни лист примио је телефонски позив од неидентификоване особе која је тврдила да је бомбу у авиону поставила „националистичка хрватска организација“, верујући да ће у авиону бити Џемал Биједић, председник СИВ-а. И данске новине су писале да је вероватни узрок удеса саботажа од стране усташке емиграције. У југословенском билтену о удесима у цивилном ваздухопловству за 1972. годину кратко је наведено да је вероватни узрок удеса саботажа и да његово испитивање врше чехословачки органи. Постоји и непотврђена теорија да су авион обориле чехословачке оружане снаге противавионском ракетом испаљеном са земље зато што је улетео у забрањен ваздушни простор, али у њој постоје мањкавости. За почетак, у случају појаве летелице у таквој зони, за њом се подиже дежурни пар ловачких авиона који усмерава летелицу ван тог простора или ка најближем аеродрому. Обарању се прибегава само у случају крајње нужде, а и тада га врше ловци. Даље, како наводи З. Вереш, у истој зони у којој се нашао ЈАТ-ов ДЦ-9 било је и других авиона. Ниједан није имао удес, нити је на њега отворана ватра са земље, што значи да је летење у тој области било дозвољено. У крајњој линији, противваздушна одбрана, као део војне структуре, има ланац командовања и одлучивања који чини немали број људи. Према томе, можемо слободно претпоставити да би у протеклих педесет година неко од евентуалних учесника изнео пред јавност своју улогу у овом догађају када би се нешто имало изнети. У другој варијанти ове теорије, ЈАТ-ов авион је започео брзо понирање због техничких проблема, притом напустивши ваздушни пут. Чехословачка војска је ово схватила као напад од стране непријатељске летелице и подигла ловце који су оборили авион на малој висини. И у овом случају би у заташкавање био укључен превелик број људи од којих би неко сигурно до данас проговорио, а активности чехословачке авијације приметили би и радари у Западној Немачкој. Уосталом, треба имати у виду да се ова експлозија десила у периоду појачаног деловања усташке емиграције против југословенске државе (подметнуте бомбе на Главној железничкој станици и у биоскопу *20. октобар* у Београду, разбијање усташке групе убачене у околину Бугојна) и њених чланова у иностранству (убиство југословенског амбасадора у Шведској Владимира Роловића, напади на више представништава ЈАТ-а и југословенских туристичких агенција у иностранству), али и непосредно после сузбијања Маспока у СР Хрватској. Коначно, посредан узрок за ову катастрофу било је непостојање довољно ригорозних процедура за надзор пртљага, будући да ваздухопловни тероризам у то време још увек није узео већег маха.⁴⁵²

⁴⁵² ДАМСП, ПА, год. 1972, Чехословачка, ф. 25, преписка између ССИП-а и амбасаде СФРЈ у Прагу, јануар – фебруар 1972; *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1972. godini*, br. 17, 1973, 5; „Дело терориста?“, *Политика*, 29. јануар 1972, 9; „Tužna godišnjica“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 39, 8. mart 1973, 2; Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 105–107; Ph. Baum, *Violence in the Skies*, 93–97. Видети и издања *Борбе и Политике* од 27. до 31. јануара 1972. Више о деловању антијугословенске емиграције и нападима на пословнице ЈАТ-а и југословенских туристичких агенција видети у: П. Драгишић, *Ко је пуцао у Југославију?*

Већ следеће године, 11. септембра 1973, ЈАТ је изгубио још један авион. Радило се о Каравели регистрације YU-АНД која је на лету ЈУ769 (Скопље – Титоград) током приласка титоградском аеродрому ударила у планину Маганик. Страдала је шесточлана посада (капетан Живојин Маглић, копилот Никола Војводић, пилот-навигатор Карел Бизјак и стјуардесе Јасмина Наранџић и Биљана Марјановић и стјуард Жарко Бошковић) и 35 путника. Није било преживелих. Авион је нормално полетео из Скопља у 9.01 и нормално летео до почетка прилаза титоградском аеродрому. После краткотрајног крстарења на висини од 18.000 стопа, авион се у левом заокрету ка Титограду спустио на 12.000 стопа, после чега му је одобрен наставак понирања до 10.000. У 9.27.32, контролор летења је одобрио понирање до висине од 6.000 стопа (1.830 метара). Последња комуникација између контроле летења и посаде авиона размењена је у 9.30, после чега је авион ударио у врх Бабин зуб, висок 2.100 метара.

Према сажетку извештаја о извиђању удеса, овој катастрофи допринело је неколико фактора. Навигациони системи на уништеном авиону имали су више отказа у претходним месецима, тако да постоји могућност да су давали погрешне индикације, на које се посада ослањала. Од земаљских радионавигационих средстава на траси лета ЈУ769 (ВОР Куманово, НДБ Рибно и НДБ Мојковац), само је фар Рибно (код Приштине) радио нормално на дан удеса. Посебно критичан био је фар у Мојковцу, чију је неисправност потврдило чак пет посада авиона који су летели у његовој околини 11. и 12. септембра 1973. Ово је значило да посада није могла тачно да одреди где се летелица налази, тако да је, погрешно прорачунавши свој положај у односу на НДБ Мојковац, обавестила контролу летења да се налази много ближе Титограду (према транскрипту комуникације између контроле летења и посаде, „минут-два“) него што је заиста била (приближно седам минута од Титограда). Цела траса овог лета била је покривена кумулонимбусима, тако да је посада могла да се ослони само на инструменте. Према процени комисије за испитивање удеса, капетан Маглић је био под појачаним притиском и због тога што је радио са два приправника, тако да је морао да улаже знатан напор у надзор њиховог рада. Коначно, низ грешака направила је и контрола летења. Само једном је путем радио-гониометра, најнепоузданијег доступног средства, проверен положај летелице. На основу тога је издата и прерана наредба о понирању на висину од 6.000 стопа. Како ни аеродром у Титограду, ни Каравела нису имали опрему за мерење растојања (DME – Distance Measuring Equipment), процедура за слетање из правца Мојковца налагала је напуштање висине од 9.000 стопа тек после прелетања радио-фара Титоград, односно самог аеродрома. Коначно, комисија за испитивање удеса навела је и да Крсто Радуловић, контролор летења на дужности у време удеса, никада није до краја оспособљен за посао којим се бавио, те да је било само питање времена када ће се током његове смене догодити удес са тешким последицама. Његова даља судбина није позната. Ово је уједно била последња катастрофа коју је на путничком лету доживео један ЈАТ-ов авион.⁴⁵³

Последњи тешки удес једног авиона ЈАТ-а на комерцијалном лету догодио се 25. новембра 1974. године код Београда. Радило се о паду авиона типа ДЦ-9 регистрације YU-AJN, изнајмљеном од Инекс-Адрије, на лету ЈУ241 (Париз – Београд) код Бежанијске косе. Посаду су чинили капетан-инструктор Петар Мићуновић и копилот (приправник за капетана) Бранислав Русковић, а на трећем, помоћном седишту се налазио Милисав Милутиновић, тада на школовању за копилота. У Београду су тада владали услови за летење по инструментима: било је око 18 часова, Сунце је зашло око деведесет минута пре тога, хоризонтална видљивост била је 2.500 метара, доња база облака на 1.500 метара и владала је сумаглица. За полетања и слетања је коришћен правац 300°, тако да је, долазећи из правца Сремске Митровице, било потребно пролетети паралелно са аеродромом и левим заокретом избити у правац за слетање изнад радио-фара Зуце (Јајинци). Понирући на задату висину од 4.000 стопа, посада је угледала осветљену писту са веће удаљености од званичног податка од 2.500

⁴⁵³ *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1973. godini*, br. 18, 1974, 26–33; Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 55–58.

метара и одлучила да изведе краћи, визуелни прилаз, тако што ће заокрет у правац писте извршити већ код Аде Циганлије. Контролор је одобрио овакав поступак задао понирање до 1.500 стопа и наложио посади да се јави када изађе у „base leg“, односно на делу путање пре последњег заокрета пред избијање у правац писте. Контролор је на основу података са радара и протока времена обавестио посаду да је дошла на „base leg“, о чему га сама није обавестила. Заправо, посада је изгубила визуелни контакт са пистом и осматрала околину покушавајући да га поново успостави, уједно обављајући припреме за слетање, али је уједно занемарила праћење понирања и авион је понирао без контроле. У 18.07.32 дошло је до првог контакта са земљом, који је изненадио посаду. Затим је десно крило ударило у једно дрво. Капетан Мићуновић је повлачењем палице „на себе“ покушао да преведе авион у пењање, али без резултата. Током протрчавања је дошло до лома стајног трапа, тако да је авион легао на труп, а услед оштећења крила дошло је и до цурења горива и пожара. Ипак, евакуација је изведена успешно, тако да жртава није било, мада је авион потпуно уништен.

Пошто су сви радио-навигациони уређаји на земљи и у авиону у време удеса радили нормално, одговорност за овај удес лежи искључиво на људском фактору. Копилот Русковић се потпуно ослањао на визуелно вођење авиона, што је била навика заостала из времена док је летео у Привредној авијацији ЈАТ-а, и није контролисао инструменте. Капетан Мићуновић, иначе бивши војни пилот, није вршио контролу рада копилота, већ се бавио одржавањем везе са контролом летења. Обојица су занемарили чињеницу да је коса видљивост, односно видљивост тла из авиона већа од хоризонталне, тј. видљивости у равни авиона, тако да су понирући изгубили писту из вида. Ипак, наставили су прилаз не контролишући висину, тако да је авион слетео на тачки удаљеној 3.400 метара од прага писте и са надморском висином од 61 метра, што је 40,5 метара ниже од висине аеродрома. Коначно, део одговорности лежи и на контролору летења који је одобрио визуелни прилаз у тренутку када су метеоролошки услови захтевали прилаз по инструментима. Како наводи З. Вереш, један од узрока овог удеса је и уплив политике у кадровска питања. Према њему, Русковић је у поодмаклим годинама прешао из привредне авијације у саобраћајну „након интервенција партијске организације и синдиката у ЈАТ-у. Многима који су одлучивали о његовом школовању било је тешко да се супротставе политичким органима у компанији, па су радије пристали на школовање“. Ово није био јединствен случај. У досијеу пилота Станка Ђекића вођеном у Школском центру ЈАТ-а наводи се да је кандидат дошао на школовање за Каравелу после дугогодишње каријере у привредној авијацији, али је наведен и низ његових грешака у током преобуке, које су у теорији могле да доведу и до удеса. На крају је изнета оцена да кандидат није подобан за летење у саобраћају због навика стечених у привредној авијацији (недовољно обраћање пажње на инструменте, несналажење у комуникацији са контролом летења), те да би што пре требало напустити праксу преобуке старих пилота привредне авијације за саобраћај. Удес од 25. новембра 1974. имао је и једну духовиту последицу: у ЈАТ-у је терен на ком се догодио удес прозван „Мићуново орање“.⁴⁵⁴

Први удес авиона Инекс-Адрије са смртним исходом догодио се 19. марта 1972. године. Летелица типа ДЦ-9-32 регистрације YU-AHR са југословенском посадом била је изнајмљена у Египат за потребе превоза ходочасника у Меку. У ноћним условима, посада је започела прилаз који је захтевао да се прелети ВОР Аден, затим изведе леви понирући заокрет и на крају из десног заокрета доврши инструментални прилаз. Посаду у кокпиту су чинили један инструктор и два копилота на обуци, при чему се инструктор налазио на трећем, помоћном седишту. Уместо у леви, један од копилота је авион увео у десни заокрет после прелетања ВОР-а. На примедбу капетана је одговорио да је таква процедура, а капетан није проверио прилазну карту. У следећем тренутку, капетан је питао: „Шта је то црно испред нас“, на шта му је други приправник одговорио да је облак. Заправо, то је била планина у коју је авион затим ударио. Погинуло је укупно тридесет особа, и то пет чланова

⁴⁵⁴ *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1974. godini*, Beograd 1975, 21–23; Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 160–163; Boris Ciglić, *Zaboravljeni album: fotografije i priče iz prvog veka avijacije*, Beograd 2018, 82–83.

посаде и 25 путника. Основни разлог за овај удес лежи у грешци пилота, односно извођењу заокрета на погрешну страну, с тим што није познато шта је навело пилота да направи такву грешку. Значајан фактор који је допринео овом удесу било је лоше планирање састава посаде (један инструктор на два приправника), као и чињеница да је ДЦ-9 још увек био релативно нов тип авиона у југословенском ваздушном саобраћају, тако да ни инструктор није имао довољно искуства у раду на овој летелици.⁴⁵⁵

Наредна катастрофа задесила је Инекс-Адрију 30. октобра 1975. Авион типа ДЦ-9 регистарске ознаке YU-AJO превозио је групу чехословачких туриста из Тивта за Праг. У читавој Европи, осим југословенског приморја, тог дана је владала магла. У Прагу је видљивост била 800 метара, а у Братислави, на алтернативном аеродрому, 600 метара. Током приближавања Прагу, видљивост је опала на 400 метара, тако да је посада донела одлуку о слетању у Братиславу. Како је тамо видљивост била још нижа, свега 300 метара, одлучено је да се ипак настави за Праг пошто није било довољно горива за повратак у Југославију. Прашки аеродром је имао две писте, али је контрола летења направила грешку и упутила југословенски авион да слети на писту на којој није радила индикација равни понирања, већ само правца, што је кључно за прилаз у условима ниске видљивости. Авион је због недостатка ове индикације дошао испод висине аеродрома, који се налази на узвишењу, и ушао у долину у којој се налазило и једно викенд-насеље. Посада је ово схватила, додала гас моторима и покушала да преведе авион у пењање, али прекасно. Најпре је реп ударио у једно дрво и одвојио се од остатка авиона, који се кретао по земљи наредних 1200 метара и уништио три куће. Погинуло је 75 од 120 путника и чланова посаде у авиону. На земљи није било жртава. У овом случају, прва грешка је учињена већ тиме што се кренуло на лет у веома сложеним метеоролошким условима на дестинацији и свим алтернативним аеродромима. Наредну грешку направила је контрола летења која је одобрила слетање по смањеној видљивости на писту са недовољно функционалним системом за инструментално слетање, али је пропуст направила и посада прихвативши да обави такав прилаз.⁴⁵⁶

Најтежи авионски удес на југословенском тлу догодио се 10. септембра 1976. године код Врбовца, у близини Загреба. Том приликом је дошло до судара авиона Инекс-Адрије типа ДЦ-9-32 регистрације YU-AJR на лету ЈП550 (Сплит – Келн) и Трајдента у власништву Бритиш Ервејза регистрације G-AWZT на лету БА476 (Лондон – Истанбул). Укупно је погинуло 176 особа, од чега 113 у југословенском и 63 у британском авиону. Оба лета су се одвијала нормално све до сусрета изнад радио-фара код Врбовца, на укрштању ваздушних путева. Британски авион ступио је у контакт са обласном контролом летења у Загребу у 10.04, приликом уласка у југословенски ваздушни простор код Клагенфурта на висини од 33.000 стопа. После тога је требало да се јави кад прелети ВОР Загреб. У тренутку судара, авион је био на поменутој висини и курсу 116° (југоисток) и кретао се брзином од 905 км/ч. Авион Инекс-Адрије полетео је из Сплита у 9.48. Од 9.54 до 10.02, био је на вези са Доњим сектором – исток Обласне контроле Загреб, задуженим за вођење летелица на висинама до 24.000 стопа. Од 10.02, авион је одржавао везу са контролом Средњег сектора, задуженом за авионе на висинама од 24.000 до 31.000 стопа. У 10.06, авион је достигао висину од 26.000 стопа и тражио дозволу да настави ка вишим нивоима. Контролор је на то одговорио да ниво 310 (31.000 стопа) није слободан и тражио да наставе до 350, са чиме се посада сложила. Контрола је нормално обавештена да је авион прошао нивое 290 и 310, после чега је авион у 10.12 пребадио транспондер (уређај који емитује податке о летелици како би били исписани на екрану радара на земљи) на „Standby“. Тек у 10.14.04 југословенски авион је прешао на везу са Горњим сектором (31.000 стопа и више). У тренутку контакта, авион се налазио на нивоу 325. Даља комуникација изгледала је овако:

10.14.14 Загреб: What is your present level?

14.17 ЈП550: Three-two-seven.

⁴⁵⁵ *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1972. godini*, Beograd 1973, 5; Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 87–89.

⁴⁵⁶ Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 38–40; D. Gero, *Aviation Disasters*, 139–140.

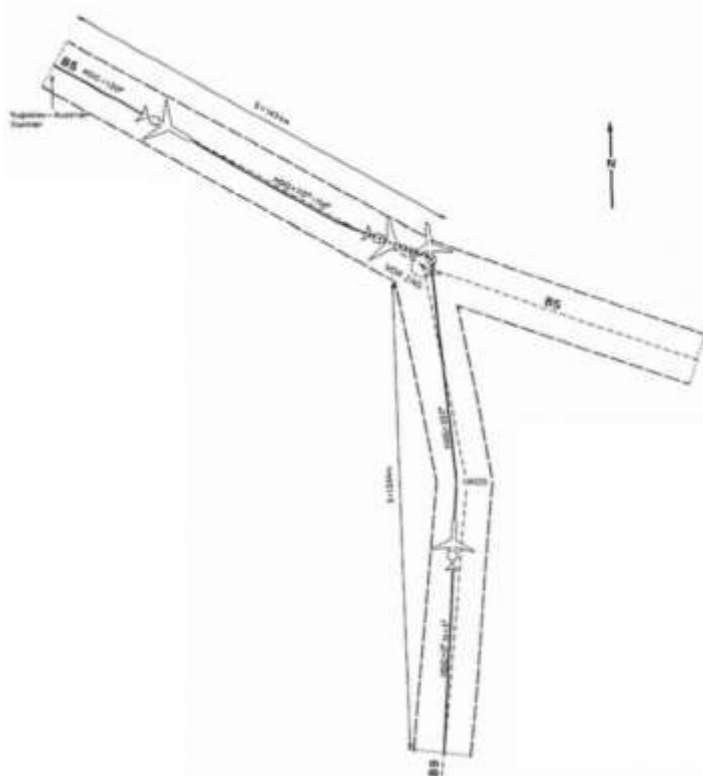
14.22 Загреб: (Муцајући) е... задржите се за сада на тој висини и јавите пролазак Загреба.

14.27 ЈП550: Којој висини?

14.29 Загреб: На којој сте сада у пењању јер ... е ... имате авион пред вама на исн ... (неразумљиво) 335 са лева на десно.

14.38 ЈР 550: ОК, остајемо точно 330.

Била је то последња порука размењена са авионом Инекс-Адрије. У 10.15.06, контролор се обратио британском авиону БА476, тражећи да јави да ли је прошао Нашице, али му се одазвао други британски авион. Одговора на више позива није било, тако да је до судара дошло у тих 28 секунди. Одмах затим, контроли Средњег сектора се јавио авион Луфтханзе који се кретао приближно 15 миља иза британског на нивоу 290, пријавивши да је видео бљесак светлости и лопту дима из које су падала два авиона. Испоставило се да је авион Инекс-Адрије левим крилом ударио британски авион по пилотској кабини, убивши посаду на месту. Обе летелице су остале без контроле и пале на међусобном растојању од седам километара.



Карта 18: приближне путање летова БА476 и ЈП550 до судара код Загреба 1976. из извештаја о извиђању удеса

Овој катастрофи допринело је неколико чинилаца. Оба авиона су била исправна у време удеса и сва радио-навигациона средства на земљи су радила нормално. Стога је било потребно анализирати људски фактор. Посаде оба авиона биле су здраве и у претходном периоду су радиле и имале слободно време у складу са прописима о радном времену ваздухопловног особља својих матичних држава. Обдукцијом је установљено да је капетан Крумпак непосредно пред смрт узео антипсихотик „ларгактил“, али није било доказа да је лек утицао на његову способност расуђивања или брзину реакције. Ипак, према члану 80 тада важећег ЗВП, дужност члана посаде ваздухоплова није смело да обавља „лице под утицајем алкохола, дроге или другог психоактивног лека“ [подвукао И. К].⁴⁵⁷ Међутим, ствари другачије стоје са контролом летења. Наиме, ваздушни простор загребачке обласне

⁴⁵⁷ Службени лист СФРЈ, бр. 33, 14. јун 1973.

контроле летења био је међу оптерећенијим у Европи. Непосредно пред удес, „Горњи сектор“ је одржавао везу са четири авиона, а са београдском обласном контролом је вођен телефонски разговор о преласку два авиона у њихову зону. Даље, сваки од сектора контроле летења у Загребу имао је свој радарски екран, али су подаци о авиону исписивани само на екрану оног сектора у чијој је надлежности авион био у том тренутку, док су остали видели само тачку. Поред тога, транспондер авиона Инекс-Адрије је остао у „Standby“ положају, тако да се ни на једном радарском екрану нису видели тачни подаци о авиону, већ само тачка. Коначно, подаци о авионима су исписивани у контроли летења на папирним тракама познатим као „стрипови“, који су морали редовно да се исписују и прослеђују надлежном контролору. У овом случају, приликом преласка из средњег у горњи сектор, контролору је само прослеђен постојећи „стрип“ који је средњи сектор добио од доњег, без унетих информација о висини на коју је одобрено пењање. Контролору горњег сектора је само показано коју тачку на екрану представља лет ЈП550. Смене контролора летења трајале су по 12 сати (од 7 до 19 и од 19 до 7 часова наредног дана), а Тасић је на дан удеса радио трећи дан узастопце. Остали контролори на дужности тог дана су у претходном периоду имали много лакши распоред, са по највише два узастопна радна дана праћена одмором. У овом тренутку није постојао посебан правни акт који је регулисао радно време контролора летења, нити одговарајуће одредбе у ЗВП. Правилник о трајању радног времена и одмору контролора летења донет је тек 1986. године.

Као што се види из транскрипта, контролор летења је у обраћању авиону Инекс-Адрије прешао са енглеског на српскохрватски језик, што је противно прописима, посебно када у истом ваздушном простору има и страних авиона. Даље, контролор је југословенској посади дао прилично неодређено наређење да задржи авион „на висини на којој се сада налази“, што је посада учинила са закашњењем од неколико кључних секунди током којих је авион са нивоа 327 дошао на 330. Ипак, део одговорности лежи и на британској посади. Како се комуникација врши тако да све летелице чији су радио-апарати подешени на исту фреквенцију чују сву комуникацију, они су морали чути да је авион Инекс-Адрије у њиховој близини, па чак и тражити од контролора да у комуникацији користи искључиво енглески језик. Према тонском запису разговора у кокпиту, британска посада је међусобно водила необавезан разговор (копилот је чак решавао укрштене речи), што значи да није обраћала пажњу на дешавања и комуникацију у својој околини.

Напоследку, само је Градимир Тасић осуђен на затворску казну од седам година, али је ослобођен после две године. Истрага је дошла до закључка да Тасић због укупног сплета околности не може бити једини одговоран за овај удес. Одлуци о ослобађању допринела је и међународна петиција у коју су се укључила удружења контролора летења из целог света. Интересантно је поменути да извештај о извиђању овог удеса није објављен у годишњем билтену СУЦВП о удесима у југословенском цивилном ваздухопловству за 1976. годину, ни у целости, ни на нивоу сажетка.⁴⁵⁸

Овакав удес није представљао изолован случај на светском нивоу, а судари су веома често били повезани са грешкама посаде или контроле летења, или са неадекватним процедурама које су у време удеса биле на снази. На дан 30. јуна 1956. два путничка авиона компанија ТВА (Л-1049) и Јунајтед (ДЦ-7) сударила су се изнад Великог кањона у САД у ваздушном простору у ком није било радарске контроле летења тако да обласна контрола летења није могла знати тачан положај авиона уколико је посада о томе не обавести. Посадама су даване само смернице о томе коју би висину требало да одржавају и којим правцем да се крећу. Погинуло је укупно 128 особа. Две летелице истих компанија судариле су се 16. октобра 1960. приликом слетања у Њујорк, у простору под радарском

⁴⁵⁸ ДАМСП, ПА, год. 1977, Југославија, ф. 76, пов. бр. 451760, допис Савезног секретаријата за правосуђе и организацију савезне управе Другој управи ССИП-а, 29. септембар 1977; ДАМСП, ПА, год. 1977, Канада, ф. 80, пов. бр. 451777, допис Амбасаде СФРЈ у Отави Четвртој управи ССИП-а, 9. септембар 1977; *Службени лист СФРЈ*, бр. 9, 28. фебруар 1986; Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 142–148; D. Gero, *Aviation Disasters*, 140–142; <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19760910-1>, приступљено 16. јануара 2022.

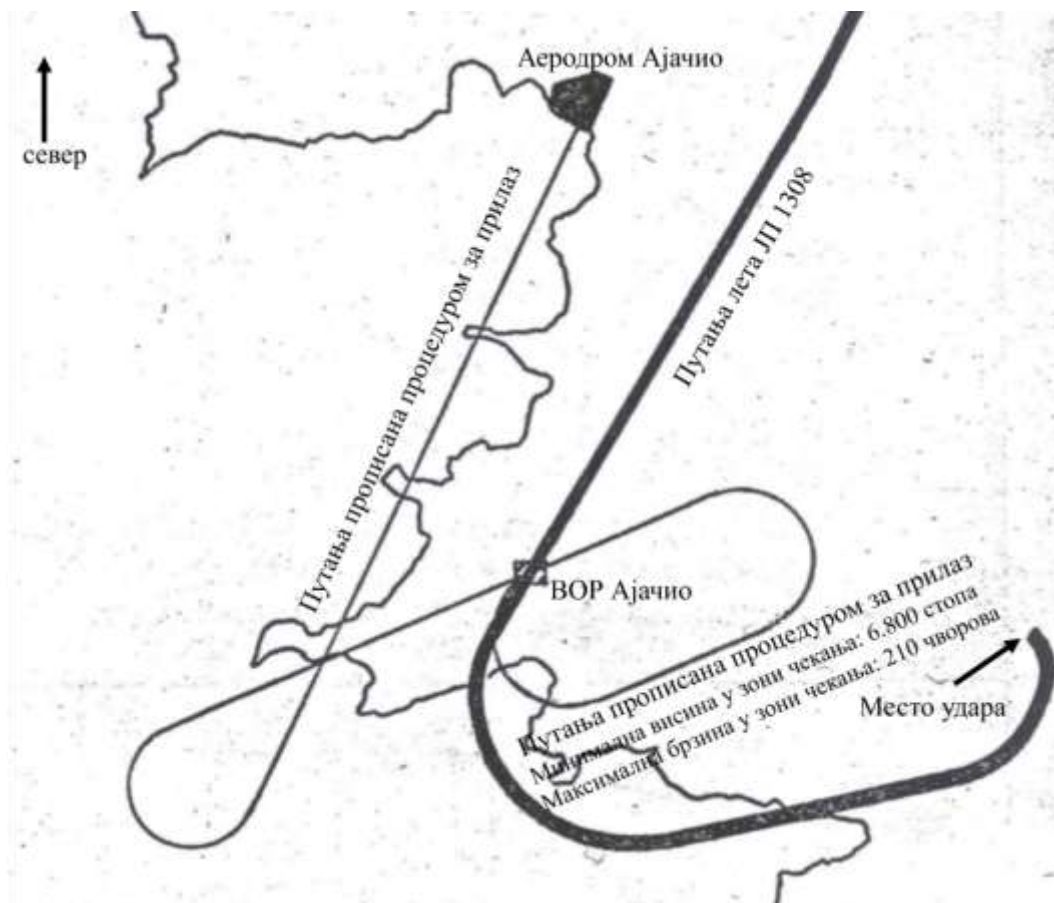
контролом. Како је установљено истрагом, посада Јунајтедовог авиона ДЦ-8 је због нефункционалног ВОР пријемника и превелике брзине у прилазу направила навигациону грешку и нашла се ван задате зоне чекања. До судара са Л-1049 компаније ТВА је дошло у облацима на висини од 1.500 метара, после чега су остаци ДЦ-8 пали у густо насељен део Бруклина. У авионима је поново погинуло укупно 128 особа, уз још шест жртава на земљи. Овај удес довео је до измене низа процедура везаних за летење у близини аеродрома, као и до захтева да се у саобраћајне авионе уграде додатна радио-навигациона средства. Мада је ово био последњи судар два путничка авиона у ваздушном простору САД, и у наредним годинама су се дешавали судари у ваздуху уз учешће једног путничког и једног војног или спортског авиона. У свим случајевима, узрок удеса било је непоштовање правила раздвајања авиона у лету у засићеном ваздушном простору. Сличних удеса било је и на источној страни Гвоздене завесе. Два авиона типа Ту-134 Аерофлота сударила су се 11. августа 1979. на висини од 8.400 метара у близини Дњепрођержинска (Украјина). Том приликом је погинуло укупно 178 особа, а одговорност је пала на два контролора летења из обласног центра контроле летења у Харкову због несавесног вршења дужности.⁴⁵⁹

Мада хронолошки излази из оквира овог поглавља, катастрофа која се десила авиону Инекс-Адрије типа МД-82 (у француском извештају о извиђању удеса наведен је као ДЦ-9-82) регистрације YU-ANA 1. децембра 1981. на лету ЈП1308 представља последњи у низу удеса југословенских путничких авиона који су се десили из сличних разлога. У авиону, који је ради организације једнодневног излета закупила туристичка агенција Компас, налазило се седам чланова посаде и 173 путника. Није било преживелих, а укупан број жртава чини овај удес најтежим у историји југословенског цивилног ваздухопловства. Одређене неправилности постојале су већ у фази припреме лета. Наиме, испрва је планирано да се на лет пошаље ДЦ-9-32, али је лет у више наврата одлаган због малог броја путника. Коначна листа путника никада није ни установљена јер су многи отказали одлазак на лет, а у авион је укрцан велики број Компасових службеника са породицама. Авион је био потпуно нов: испоручен је 11. августа 1981 и остварио је укупно 683 сата налета пре удеса. Посада је била искусна: капетан Иван Куновић почео је каријеру у ЈРВ, а у Инекс-Адрију је прешао 1970. из Пан Адрије. Имао је укупно 12.123 сата налета, од чега 188 на МД-82. Копилот, Франц Терглав, имао је 4.213 сати налета, од чега 288 на МД-82. Ниједан није претходно учествовао ни у каквом авионском удесу. У кабини се са пилотима на помоћном седишту налазио и копилотов једанаестогодишњи син. Аеродром у Ајачију је због конфигурације терена имао сложenu процедуру за прилаз, која је захтевала да авиони који долазе са истока прелете ВОР Ајачио и уђу у зону чекања јужно од аеродрома где је минимална сигурносна висина била 6.800 стопа, а највећа дозвољена брзина 210 чворова. Авион би затим летео у курсу 67 један минут, после чега би направио леви заокрет у курс 247, поново прелетео ВОР и наставио у истом курсу још осам наутичких миља понирући до 3.300 стопа, после чега би извршио леви заокрет у курс 26 и тиме изашао у правац писте. Аеродром у Ајачију није био опремљен радаром, тако да је контрола летења једине информације о положају авиона у прилазу добијала од посада.

Лет се до прилаза одвијао сасвим нормално у добрим метеоролошким условима. После понирања са висине од 33.000 стопа на 11.000 стопа, посада је у 7.48 најавила да ће обавестити контролу да је надлетела ВОР Ајачио. У 7.49 је такво обавештење заиста и дато и авион је требало да почне са процедуром. У том тренутку дошло је до неспоразума између контролора летења, који је на овом радном месту био свега два месеца, и посаде. Наиме, ово обавештење је протумачено као да је авион уместо уласка у зону чекања продужио на море јужно од аеродрома. Стога је контролор одобрио понирање до висине од 3.300 стопа, али је и превидео поруку посаде да ће му се јавити када буду у курсу 247. Уз чињеницу да је авион понирао испод минималне безбедне висине, треба имати у виду и да се кретао већом брзином од дозвољене, (око 250 чворова уместо 210), и да је летео кроз облаке. У 7.53.08, када је

⁴⁵⁹ D. Gero, *Aviation Disasters*, 23–25, 39–42, 158–159; Д. Соколев, *Хроника 1961–1991*, 241.

авион током другог заокрета заправо требало да дође у курс 247, огласио се систем за сигнализацију близине земље (сирена и снимак људског гласа: „Терен“). Посада је додала гас и покушала да авион преведе у пењање, али је било сувише касно. Летелица се у том тренутку налазила свега три метра испод врха планине Сан Пјетро, који је у 7.53.20 закачила левим крилом. Осам метара крила је отпало, услед чега је авион остао неуправљив и пао у провалију испод планине осам секунди касније.



Карта 19: путања лета ЈП1308 из француског извештаја о извиђању удеса лета

Француска комисија дошла је до закључка да је на удес утицало више фактора. Услед чињенице да се посада није придржавала процедуре за прилаз, процењено је да припрема за лет није извршена на одговарајући начин, као и да чек-листа за прилаз није адекватно обављена. Пилоте је ометало присуство копилотовог сина у кокпиту, као и чињеница да су у више наврата путници улазили да разговарају са посадом. Комуникација између контроле летења и авиона није била прецизна, услед чега је и дошло до неспоразума и одобравања понирања на премалу висину. Поред кретања превеликом брзином, посада није вршила никакве корекције своје путање у односу на ветар, тако да се авион нашао далеко од прописане зоне. Путања у складу са прописаном зоном чекања унета је за услове без ветра и авион који се креће брзином од 150 чворова, тако да није одговарала стварности. Коначно, француска комисија је на основу добијених информација закључила и да су у неким случајевима југословенски пилоти исказивали склоност ка непоштовању минималних безбедних висина. Комисија је донела следеће препоруке: да се врше боље припреме посада за лет; да се користи искључиво стандардизована терминологија; да се у Ајачију постави радар, а да се до тога аеродромској контроли летења прослеђују информације са радара других центара; да се процедура за прилаз измени измештањем зоне чекања на запад, над море; да се прилазне карте измене уношењем стварне путање авиона који лети максималном дозвољеном брзином. Са своје стране, југословенска комисија за испитивање удеса, која је дошла на Корзику и сарађивала са француском, чврсто се држала става да је главни кривац за

удес неспоразум у комуникацији изазван употребом неадекватних термина и да је контролу летења морало бити јасно да авион није продужио на море, већ да улази у зону чекања. После овог, више ниједан авион са југословенском регистрацијом није изгубљен у удесу на комерцијалном лету за неку југословенску авиокомпанију.⁴⁶⁰

Као што се из наведеног види, и у овом периоду су сви авионски удеси осим катастрофе ЈАТ-овог ДЦ-9 у Чехословачкој изазвани људским фактором, односно грешком посаде, контроле летења или оба чиниоца. Заправо, ниједан удес у историји југословенског ваздушног саобраћаја није изазван отказом технике, што говори да су југословенске авиокомпаније водиле исправну политику набавке летелица и користиле квалитетне авионе, али и да су поштоване процедуре у одржавању. Са друге стране, чињеница да је скоро све удесе изазвала грешка посаде говори да су југословенски пилоти прецењивали своје способности и одступали од процедура. Упадљиво је да су у већини случајева удесе доживљавали бивши војни пилоти (Аден, Београд, Праг, Ајачио), што говори да је међу њима постојала већа тенденција ка наведеним грешкама него код бивших спортских пилота. У мемоарима Златка Курјаковића и Франца Севера је посебно истакнуто да су пилоти Инекс-Адрије били склони понашању које је могло довести до удеса. Удеси код Ријеке, на Маганику и у Либервилу имали су додатне отежавајуће факторе, попут лоших метеоролошких услова, а у последњем случају и притиска да се стигне на одредиште и неадекватног планирања рада посаде, тако да је у овим случајевима одговорност посада мања. Једини удес у ком се посада као чинилац који је допринео удесу може сасвим искључити јесте експлозија ЈАТ-овог авиона изнад Чехословачке.⁴⁶¹

После више од две деценије, 26. септембра 1981. догодила се отмица једног југословенског путничког авиона. ЈАТ-ов Б-727 регистрације YU-AKF требало је да обави лет на релацији Титоград – Дубровник – Београд, а посаду су чинили капетан Љубомир Зекавица, копилот Мирко Пинтер, механичар-летач Зоран Кленцојевић и четворо чланова кабинског особља: Стеван Тадић, Зорица Перовић, Марина Андрејић и Радица Љумовић-Ђурђевић. Са њима су се у кабини налазили и капетан Гојко Вујановић, који у том тренутку није био на дужности, и Драган Јовановић, на обуци за пилота на Б-727. Авион је полетео из Титограда са 75 путника и слетео у Дубровник, где је примљено додатних 26. Међу путницима су били читава екипа Фудбалског клуба *Будућност* из Титограда која је требало да игра утакмицу против *Војводине* у Новом Саду, глумци Марко Николић, Михаило Јанкетић и Жарко Лаушевић и народни херој Милан Шијан. У 22.45, неколико минута после полетања, капетан Зекавица је обавестио контролу летења да је авион отет. Три наоружана отмичара, Боривоје Јелић (27 година), Марко Крижић (26 година) и Милан Прпић (28 година), су ушла у пилотску кабину, избацила одатле Вујановића, увукла Перовићеву, натерала путнике да пређу у задњи део авиона и наредила Зекавици да усмери авион ка Италији, после чега су све време били код улаза у кокпит. Италијанске власти одбиле су да прихвате авион, тако да је лет настављен према Атини, где је авион слетео услед недостатка горива упркос почетном одбијању од стране грчких власти. Авион је затим полетео ка Тел Авиву, али је и тамо ускраћена дозвола за слетање и подигнути су ловци који су отпратили летелицу из израелског ваздушног простора. Тек у 4.40 авион је слетео у Ларнаку на Кипру. После слетања, путници и посада су успели да инсценирају пожар и напусте летелицу. Схвативши у каквој су се ситуацији нашли, отмичари су се предали кипарској полицији, после чега су испоручени Југославији и осуђени на затворске казне. Интересантно питање представља мотив отмичара. У судској пресуди се наводи да се радило о авантуризму. Мада је било покушаја да се првоокривљени, Боривоје Јелић, повеже са српском емиграцијом у иностранству, он сам је такве везе оповргао и тврдио да је желео да укаже страном јавности

⁴⁶⁰ Z. Vereš, *Kad motori utihnu*, 46–54; D. Gero, *Aviation Disasters*, 170–172; <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19811201-1>, приступљено 16. јануара 2022. Видети и издања *Политике и Борбе* за период од 2. до 8. децембра 1981.

⁴⁶¹ F. Sever, *Brnik*, 436; Z. Kurjaković, *Pan Adria JPTT*, 201–202.

на положај затвореника у Југославији. Поред тога, други отмичари су по народности били Хрвати, тако да не би имали разлога да сарађују са српским националистом. Како су сви отмичари и раније у земљи и иностранству осуђивани на затворске казне праћене одузимањем пасоша, највероватнији мотив за отмицу је заиста осећање револта према југословенској држави.⁴⁶²

У два наврата су отети инострани путнички авиони слетели на југословенске аеродроме. Године 1970, један алжирски путнички авион отет је на домаћем лету, а отмичари су хтели да преко Италије оду у Албанију. Како су албанске власти одбиле да дозволе слетање, авион је улетео у југословенски ваздушни простор и слетео у Дубровник, где су отмичари ухапшени и осуђени на затворске казне. Две године касније, 29. октобра 1972, симпатизери палестинске организације *Црни септембар* отели су Луфтханзин Б-727 који је летео из Дамаска за Франкфурт, захтевајући да тројица учесника у отмици израелских спортиста на Олимпијским играма одржаним у Минхену буду ослобођена. Авион је слетео у Никозију, а затим је продужио ка Минхену, пошто су немачке власти пристале да ослободе затворенике. Међутим, отмичари су схватили да неће бити времена за ослобађање њихових другова из затвора пре него што стигну у Минхен, те су одлучили да круже изнад Заграда док чланови *Црног септембра* не буду доведени тамо. Оставши скоро сасвим без горива, Луфтханзин авион је слетео у Заград, где су ослобођени затвореници и доведени. Одатле су одлетели за Триполи, где су таоци пуштени.⁴⁶³

Мада се нису десиле на територији Југославије, нити су изведене на југословенским авионима, три отмице страних авиона извршене су од стране антикомунистичке и антијугословенске емиграције. Петнаестог септембра 1972, тројица усташких терориста отела су авион скандинавске компаније САС на лету из Гетеборга за Стокхолм, захтевајући ослобађање седам учесника талачке кризе у југословенском конзулату у Гетеборгу и убиству југословенског амбасадора у Шведској Владимира Роловића. Шведске власти су испуниле њихов захтев, тако да су ослобођени затвореници укрцани у авион, који је из Шведске одлетео за Шпанију. Југословенске власти су добиле информацију да је Шведска захтевала изручење отмичара од Шпаније, али до тога није дошло. Како примећује Петар Драгишић, усташка емиграција је овим чином остварила свој непосредни циљ, ослобађање Роловићевих убица, али и показала да је у стању да изводи веома сложене терористичке акције.⁴⁶⁴

После њих, још једна група хрватских емиграната предвођена Звонком Бушићем и његовом супругом Жилијен, отела је 10. септембра 1976. године авион америчке компаније ТВА. Игром случаја, отмица се догодила истог дана кад и поменути судар два авиона код Заграда. Захтевали су да се у штампи објаве „Проглас америчком народу“ и „Декларација независности“. Авион, који је полетео из Њујорка за Чикаго, слетео је у Монреал, где је допуњен горивом, после чега је преко Њуфаундленда и Исланда долетео до Париза. Америчке власти су пристале да објаве поменуте текстове, после чега су се отмичари предали француској полицији и изручени у САД, сматрајући да су остварили свој циљ: усмеравање пажње светске јавности на наводно лош положај Хрвата у Југославији. Међутим, текстови су се налазили у одељку за пртљак једне станице њујоршког метроа заједно са бомбом чија је намена била да убеди власти да је и у авиону бомба (у стварности, није је било). Бомба на станици је експлодирала приликом покушаја онеспособљавања, убивши једног и ранивши још једног полицајца. Због овога је Бушић

⁴⁶² „Drama sa srećnim ishodom“, *Jugoslovenski aerotransport*, 5. oktobar 1981, 3; Љ. Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, 15; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 196–197. Више у: Марко Којић, *Отмица JAT-овог авиона '81. Прилог проучавању терористичке делатности против Југославије*, дипломски рад, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, 2020.

⁴⁶³ Љ. Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, 16; Ph. Baum, *Violence in the Skies*, 76–77, 103–105.

⁴⁶⁴ Љ. Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, 16; П. Драгишић, *Ко је пуцао у Југославију?*, 108–109, 125–127.

осуђен на доживотни затвор, али је ослобођен 2008. и депортован у Хрватску. Извршио је самоубиство 2013. године.⁴⁶⁵

Забележен је и један случај отмице почињен од стране српске емиграције. На дан 20. јуна 1979. Никола Каваја, припадник једне српске антикомунистичке организације са седиштем у САД и бивши официр ЈРВ, отео је Боинг 727 компаније Америкен Ерлајнс на лету из Њујорка за Чикаго тражећи ослобођење једног свог истомишљеника из затвора у САД. У Чикагу је ослободио путнике и део посаде, после чега се истим авионом вратио у Њујорк, преузео други авион и одлетео за Ирску. Његова наводна намера била је да авионом удари у зграду Централног комитета СКЈ у Београду, али је у штампи помињана и његова жеља да из Ирске оде у Јужноафричку Републику. Ипак, Каваја се предао ирским властима, које су га затим испоручиле Сједињеним Државама, где је осуђен на затворску казну.⁴⁶⁶

Отмице путничких авиона постале су велики проблем за цивилно ваздухопловство у читавом свету у овом периоду. Могу се поделити у две основне групе по извршиоцима, али су им основни мотиви увек били политички. У првом случају, грађани источноблоковских земаља користили су путничке авионе за бекство на Запад. Ова појава постала је распрострањена у западним крајевима Совјетског Савеза (Лењинградска област, балтичке и закавказке републике), односно у оним деловима земље који су имали додира са Западним блоком копном или преко мора. Забележено је и више отмица авиона које су изведене на пољским авионима који су прелетали у Западну Немачку или скандинавске земље. Другу групу отмицара чиниле су присталице палестинске борбе за самосталност од Израела, било да се радило о самим Палестинцима, или њиховим симпатизерима, попут западнонемачке Фракције Црвене армије.⁴⁶⁷

Поред отмица авиона, ЈАТ је у више наврата био жртва напада друге природе. На дан 13. јануара 1975, познати међународни терориста Карлос Шакал је са још једним сарадником на париском аеродрому Орли покушао да ракетним бацачем погоди израелски путнички авион на земљи. Од два испалена пројектила, један је оштетио ЈАТ-ов ДЦ-9 регистрације YU-АНР и ранио стјуарда Рама Тахировића који се налазио у авиону. Тахировић се од повреда опоравио, а авион је поправљен у Паризу, 5. марта исте године враћен у Београд и 19. марта после фарбања и додатних мањих поправки враћен у редовну употребу. Усташка емиграција је у више наврата нападала представништва ЈАТ-а у иностранству (Штутгарт, Париз, Мелбурн, Њујорк, Брисел), а у представништву у Торонту је 1981. ножем нападнут и тешко рањен ЈАТ-ов представник Петар Добрић. Забележено је и неколико лажних дојава о бомбама подметнутим у ЈАТ-ове авионе. Уз изузетак напада на авион у Паризу, који се догодио грешком, остали напади представљали су удар на својеврсни симбол Југославије у свету. Поред nanoшења материјалне штете објектима и имовини ЈАТ-а, као и могућности да се изазову повреде или смрт грађана СФРЈ, ови напади су имали за циљ и да одговоре заинтересоване путнике и туристе од путовања у Југославију. Ипак, пословни резултати југословенских авиокомпанија у међународном саобраћају, као и велики број страних туриста који су тих година посећивали Југославију, говоре да у тој намери нису успели. Упадљиво је и да српска политичка емиграција није прибегавала нападима размера оних које је против ЈАТ-а изводила хрватска емиграција.⁴⁶⁸

⁴⁶⁵ Љ. Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, 16; Ph. Baum, *Violence in the Skies*, 124–129; П. Драгишић, *Ко је пуцао у Југославију?*, 127.

⁴⁶⁶ П. Драгишић, *Ко је пуцао у Југославију?*, 128.

⁴⁶⁷ Детаљније у: Ph. Baum, *Violence in the Skies*, и Д. Соболев, *Хроника 1961–1991*.

⁴⁶⁸ „Avion DC-9 ЈУ АНР укључен у саобраћај“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 55, mart 1975, 2; Ph. Baum, *Violence in the Skies*, 114; П. Драгишић, *Ко је пуцао у Југославију?*, 120–122, 127; Ј. Симић, *Bio jedan JAT*, 169–170.

5. Од врхунца до краха 1978–1992.

5.1. Авиокомпаније у последњој деценији југословенске државе

Година 1978. била је по много чему значајна за ЈАТ. Уведен је редован саобраћај са Кином, стигао је први модерни авион за дуголинијски саобраћај Мекдонел-Даглас ДЦ-10 и извршена је нова измена у систему управљања компанијом. У складу са Законом о удруженом раду, 16. септембра 1978. је одржан референдум на ком је прихваћен самоуправни споразум о удруживању ООУР-а у ЈАТ, радну организацију за ваздушни саобраћај. Њим је уведено колективно управљање кроз Пословодни одбор на чијем челу се налазио председник. Дотадашње руководство је прешло на вршење дужности до избора новог. За председника Пословодног одбора предложен је дотадашњи генерални директор Драгослав Радисављевић, али на тајном гласању Радничког савета одржаном 18. априла 1979. године није изабран на тај положај. Како наводи Ј. Симишић, његов избор су подржавале све радне организације и заједнице осим Летачке оперативе, али је и то било довољно да не буде изабран. Како није желео да остане вршилац дужности председника Пословодног одбора, на то место је именован Миодраг Васиљевић, руководилац Комерцијалне оперативе. За председника Пословодног одбора напослетку је изабран Владимир Ковачевић.⁴⁶⁹

Услови пословања су се у наредном периоду погоршали. Започела је друга нафтна криза и порасле цене горива у читавом свету, а завладала је и несташица на југословенским аеродромима. Домаћи саобраћај је и даље био нерентабилан због ограничених цена и везан за летњу сезону. На то су се надовезали земљотрес на црногорском приморју, који је смањио број туриста, и привремени прекид употребе тек пристиглих авиона ДЦ-10 по налогу америчких ваздухопловних власти због утврђивања узрока удеса летелице истог типа код Чикага. ЈАТ је делимично успео да смањи губитке тиме што је добио дозволу да повећа цене карата у унутрашњем саобраћају, али и да смањи број фреквенција на појединим линијама, што је довело до незадовољства у републикама са развијеним туризмом. Уз ове мере, ЈАТ је успео да превезе 4.000.000 путника током 1979, од чега 2.145.000 у домаћем саобраћају.⁴⁷⁰

ЈАТ је био суочен и са другим унутрашњим проблемима. Велики број руководилаца био је у функцији вршилаца дужности. Многи од њих нису имали одговарајућу стручну спрему. Број запослених био је превелик у односу на стварне потребе, а само од 1975. до 1980, осим замене кадрова који су пензионисани или су напустили ЈАТ, отворено је 700 нових радних места, тако да је у септембру 1980. било 5.648 радника. Што се тичало саобраћаја, приближно половина летова је каснила, највише због преамбициозно замишљеног реда летења што је доводило до пренапрегнутости флоте и посада. Коначно, ЈАТ од свог оснивања није решио питање смештаја. Године 1980. различите службе биле су смештене на шест локација у различитим деловима Београда, тако да се наметнула потреба за подизањем такозваног „ЈАТ центра“, односно објекта у ком ће бити смештен што већи број служби.⁴⁷¹

Криза се наставила и у наредним годинама. Недовољан девизни прилив отежавао је чак и набавку резервних делова, настављене су редукације у саобраћају кроз смањен број фреквенција и укидање појединих линија. У исто време, два Б-707 су претворена у чисто теретне авионе, тако да је ЈАТ захваљујући превозу робе у иностранство, појачаном чартер и дуголинијском саобраћају успео да донекле санира губитке. Током 1982. ЈАТ је превезао 3.450.000 путника и 22.434 тоне терета. Исте године спроведена је и интеграција Транс Адрије са ЈАТ-ом, која се, упркос идеји о задржавању засебног погона, претворила у пуко

⁴⁶⁹ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 184–185.

⁴⁷⁰ AJ, 837, III-a-4-c, к. 52, Информација о проблематици ваздушног саобраћаја у СФРЈ, 10. јануар 1979; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 112; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 113–114; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 163–164, 185–187.

⁴⁷¹ J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 189–191, 196.

преузимање запослених и флоте угашеног предузећа. У више наврата разматрана је шира интеграција југословенских авиопревозилаца у јединствену сложену организацију удруженог рада или пословно удружење. Интеграција је требало да донесе боље искоришћење капацитета, јединствен наступ на страним тржиштима, заједничко планирање развоја, поделу рада и здружену кадровску политику. Никада није спроведена услед различитих погледа на организацију и врсте сарадње, односно због нерешеног питања хоће ли бити формирано пословно удружење авиокомпанија или сложена радна организација, за какву се залагао ЈАТ. Овакви процеси нису били неуобичајени у свету. Већ је поменуто да је скандинавски САС настао удруживањем више авиокомпанија. Још један пример представља обједињавање БЕА и БОАЦ у Великој Британији 1974, када је формиран јединствени Бритиш Ервејз.⁴⁷²

Једна од мера санације слабих резултата ЈАТ-а била је нова реорганизација. Унутар компаније, али и у органима СКЈ ван ње, дошло се до закључка да је ЈАТ подељен на превише ООУР-а да би ефикасно пословао. Године 1983. извршена је обједињавање појединих радних организација и заједница, тако да је сада постојало укупно девет ООУР-а (Летачка оператива, Техничка оператива, Комерцијална делатност и услуге, Школство, Привредна авијација Београд, Привредна авијација Вршац, Ауто-сервис, Аеродром Титоград и Аеродром Тиват) и три радне заједнице (Саобраћајни центар, Посебне услуге, Заједнички послови). ООУР Комерцијална делатност и услуге објединила је комерцијалне послове, земаљску оперативу, Ер Југославију, кабинско особље, угоститељску делатност, *дјути фри* трговину и услугу у ваздухопловима. Поред тога, дотадашњи председник пословног одбора поново је понео назив генералног директора. Ова реорганизација драстично је поједноставила процес одлучивања и сузбила сукобе интереса између различитих радних организација у ЈАТ-у. Као додатан извор прихода, ЈАТ је почео да изнајмљује авионе са посадама у иностранство. Исте године је председник Пословног одбора постао Милан Радојичић, ранији руководилац Летачке оперативе.⁴⁷³

Криза у којој се ЈАТ налазио још од 1979. коначно је превазиђена половином 1980-их. Број превезених путника је почео да расте, да би се 1986. приближио до тада рекордној 1979. години. Године 1985. ЈАТ је постао први европски корисник Б-737-300, чиме је започет нови процес модернизације флоте. Уследиле су године рекорда. Током 1987. превезено је 4.531.000 путника и забележен је позитиван девизни биланс од 36.000.000 долара. Да је квалитет услуге поправљен говорила је чињеница да су четвртину путника у међународном саобраћају чинили транзитни путници. За превоз робе изнајмљивани су и авиони Антонов Ан-12 од ЈРВ. Већ наредне године на располагању је било пет летелица типа ДЦ-10, а започето је и увођење мањих, регионалних елисно-млазних авиона АТР намењених домаћем саобраћају. Број путника остао је на нивоу претходне године, а започети су и преговори око набавке нових дуголинијских авиона Мекдонел-Даглас МД-11. На челу ЈАТ-а од 1986. до 1990. био је Миљенко Зрелец, претходно директор Савезног завода за међународну научну, техничку и културну сарадњу. Велики напредак остварен је и на другим пољима. Техничка оператива је у овом периоду добила нови хангар на београдском аеродрому, довољно велик да се у њега истовремено сместе три авиона типа ДЦ-10, као и пробни сто за испитивање млазних мотора, чиме је постигнута потпуна самосталност у одржавању летелица. Године 1989. је започето усељење у нову зграду на Новом Београду, чиме је коначно решено питање смештаја већег броја служби на једном месту.⁴⁷⁴

Упркос раду на њиховој елиминацији, неки стари проблеми су и даље погађали неке сегменте пословања ЈАТ-а. Према информацији коју је СКСВ припремио за СИБ, у другој половини маја 1988. забележен је велики раст броја и трајања кашњења ЈАТ-ових авиона на

⁴⁷² *Priča o jugoslovenskom aerotransportu*, 118; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 114–115; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 197–199. О спајању БЕА и БОАЦ видети: R. Higham, *Speedbird*,

⁴⁷³ „Završni račun, sanacioni program i plan - zajedno“ *Jugoslovenski aerotransport*, br.238, 27. januar 1983, 3–4; видети цело издање: *Jugoslovenski aerotransport*, br. 259, 23. jun 1983; Grupa autora, *Priča o JAT-u*, 135; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 199–202.

⁴⁷⁴ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 118, 121, 124–127; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 202–203, 211–212, 227–235.

редовним линијама. СВИ је обавио надзор над радом ЈАТ-а за период од 20. до 23. маја те године и дошао до закључка да је за та четири дана дошло до 32 сторнирања летова (12 због техничке неисправности авиона, осам због недостатка авиона, седам због недостатка посада и пет из других разлога) и 22 рерутирања летова односно упућивања на друго одредиште (дванаест због технике, пет из оперативних, односно комерцијалних разлога, три због ограничења на аеродромима у Приштини и Загребу и два из других разлога). Обављена су четири додатна лета, и то три из оперативних разлога и један из техничких. Надзор је затим проширен на период од 1. маја и дошло се до закључка да су авиони ЈАТ-а за 23 дана маја остварили укупно кашњење од 124 сата, односно 5,4 сата на дан. На дан 22. маја није било никаквих кашњења, док је само 11. маја остварено 13 сати и 20 минута кашњења. Закључак је гласио да ЈАТ не може да оствари предвиђени ред летења са расположивом флотом и бројем посада, што заправо говори да ЈАТ није имао довољно капацитета да задовољи потражњу.⁴⁷⁵

Посебан изазов са којим су се суочиле југословенске авиокомпаније, посебно ЈАТ, током 1980-их година представљала је дерегулација тржишта у САД. До тог тренутка, политика државе по питањима ваздушног саобраћаја била је изразито протекционистичка, мада је тржиште номинално било отворено за конкуренцију. Примера ради, само две америчке авиокомпаније су пре дерегулације тржишта имале право да лете на међународним линијама према и из Сједињених Држава: ТВА и Пан Америкен. Поред тога, држава је и у унутрашњем саобраћају одржавала контролисану конкуренцију међу авиокомпанијама. Америчка држава била је приморана на овакав потез после нафтне кризе изазване арапско-израелским ратом 1973. године, као и због схватања да је развој ваздухопловне технике учинио постојећи систем застарелим. Авиони су постајали све већи, а број путника је растао спорије. Амерички Закон о дерегулацији ваздушног саобраћаја донет је 1978. и омогућио је већем броју авиокомпанија да се укључе у међународни саобраћај, што је означило крај монопола ТВА и Пан Америкена у овој делатности. Ниједна од ових компанија није успела да се у наредним годинама избори са растућом конкуренцијом и обе компаније су угашене до краја 20. века. У теорији, дерегулација би, уз одговарајуће измене међудржавног споразума о ваздушном саобраћају, омогућила ЈАТ-у да продаје карте и на етапама својих линија унутар територије САД, нпр. од Чикага до Лос Анђелеса. Сличан процес покренут је и у Европској економској заједници у оквиру припрема за њено прерастање у Европску унију. ЈАТ је овај процес интензивно пратио, основавши и комисију *Европа 1992*, рачунајући да ће у Европи доћи до интеграционих процеса који ће на тржишту оставити само пет или шест „мега-превозилаца“ који ће диктирати политику ваздушног саобраћаја, али и да ће либерализација повећати могућности за проширење међународног саобраћаја ка његовом основном тржишту у том сегменту, Западној Европи. Напослетку, ЈАТ се нашао искључен из свих ових процеса увођењем санкција Југославији 1992. године.⁴⁷⁶

После година успона, ЈАТ је поново ушао у кризу 1989. године. Број превезених путника је опао на 3.749.000 путника и 42.266 тона робе. Разлог за слабији резултат лежао је у расту инфлације током прве половине године, али је заустављање тог раста допринело томе да година буде завршена са позитивним билансом од 39.000.000 долара на конвертибилном и 16.000.000 долара на клириншком тржишту. Те године је извршена нова реорганизација ЈАТ-а. Захваљујући доношењу Закона о предузећима, створена је могућност да се формира јединствено предузеће. Тиме је требало отклонити недостатке ранијег самоуправног процеса одлучивања и управљања који је често био спор и сложен. Новом организацијом, усвојеном фебруара 1989, ООУР-и су замењени делатностима и укинута су самоуправни органи унутар њих, али су опстали Раднички савет предузећа и организације СКЈ и Савеза омладине. Исте године су по први пут забележени штрајкови у ЈАТ-у, изазвани незадовољством пилота око вођења стамбене политике. Њихови захтеви су ускоро проширени и на питања радног времена и личних доходака, а руководство им је углавном излазило у сусрет. Сличне захтеве

⁴⁷⁵ АЈ, 130-7350-190, Информација о редовности ваздушног саобраћаја у периоду од 20. до 23. маја 1988.

⁴⁷⁶ Детаљније о либерализацији ваздушног саобраћаја: А. Dobson, *A History of International Civil Aviation*.

износили су и радници других делова предузећа, при чему су захтеви пилота код њих углавном изазивали незадовољство.⁴⁷⁷

Година 1990. била је последња током које је ЈАТ релативно нормално одржавао саобраћај. Број путника је опао на 3.800.000, од чега у домаћем саобраћају свега 1.000.000. Зараде радника су опале, а ЈАТ је подигао цене карата. У том тренутку, грађанин СФРЈ је трећину месечног радног времена морао да ради како би платио једну авионску карту. На унутрашњем плану су на видело изашли многи проблеми из прошлости. У жеку претњи новим штрајковима, генерални директор Миљенко Зрелец поднео је оставку августа 1990. Новоизабрани директор, Миодраг Васиљевић, наследио је компанију која је касно ушла у процес модернизације флоте за евромедитерански саобраћај, са редовношћу саобраћаја од 68,8%, нижом за чак 30% у односу на европски просек, дуговањима од пола милијарде долара. Показало се и да су за позитивно пословање у претходном периоду биле заслужне девизне стимулације и друге државне мере, а не стварни резултати. Колектив је, без обзира на све, и даље био раздвојен на међусобно сукобљене интересне целине.⁴⁷⁸

На самом крају 1970-их година, Инекс-Адрија је наставила да послује веома успешно као друга југословенска авиокомпанија по броју превезених путника. Током 1978. године, са флотом од седам авиона типа ДЦ-9, превезено је 903.335 путника, а авиони су имали просечно дневно искоришћење од 6,16 сати дневно. Укупан приход предузећа износио је 825.237.811 динара, а наручена су три нова авиона типа Мекдонел-Даглас МД-80, тада познати и као ДЦ-9-80, са по 165 путничких седишта. Услови пословања су се погоршали током 1979, најпре због отказивања превоза туриста ка црногорском приморју које је погодио земљотрес, а затим и соком цена горива у време Друге нафтне кризе. Чак и у тим условима, Инекс-Адрија је остварила приход већи од милијарде динара, док је добит износила 25.000.000 динара. И даље је разматрана могућност сарадње са другим југословенским авиопревозицима кроз оснивање пословног удружења, док је са ЈАТ-ом склопљен споразум о коришћењу његове техничке базе за одржавање авиона Инекс-Адрије.⁴⁷⁹

На чело Инекс-Адрије 1981. дошао је дотадашњи директор љубљанског аеродрома Франц Север. Према његовим мемоарима, стање у компанији, упркос задовољавајућим пословним резултатима, било је нездраво. Пилоти су за себе захтевали зараде равне оним у капиталистичким земљама, како наводи, а већ су имали плати далеко изнад словеначког просека. Сличне захтеве су затим износили и чланови кабинског особља. После одласка у пензију Бранивоја Мајцена, компанија није била у стању да нађе довољно квалитетног шефа пилота. Избор летача је рађен често на основу познанстава из других структура (ЈНА, ВСЈ), а многи се нису адекватно прилагодили условима у ваздушном саобраћају, али је компанија пристајала на већину њихових захтева. Главна брига предузећа после удеса била је наплата премије од осигурања, а анализа узрока удеса је остајала у другом плану. Услед погоршане економске ситуације, предузеће је само у првој половини 1981. остварило губитак од 72.000.000 динара и налазило се у кризи равној оној из 1967. Поједине мере штедње су већ спровођене: потрошња горива је смањена за 5%, продужењем ресурса после појединих прегледа техничка служба је смањила своје трошкове за 20.000.000 динара, смањено је налет у зони аеродрома за потребе обуке. У таквим условима, после изненадне смрти дотадашњег директора, Јанеза Недога, Централни комитет Савеза комуниста Словеније тражио је од Севера да преузме управу над Инекс-Адријом, што је Север и урадио. Његов план за опоравак компаније састојао се у повећању искоришћености капацитета на 72%, довести налет по авиону на 2.720 часова годишње и проширити тржиште. Инсистирао је и на подизању безбедности летења, рентабилности пословања и угледа компаније. Неке од предложених мера биле су вршење саобраћаја искључиво плаћеног девизним средствима,

⁴⁷⁷ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 128; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 257–259, 261–264.

⁴⁷⁸ Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 267–269.

⁴⁷⁹ „Dalja ekspanzija“, *Inex informator*, br. 80-81, maj-jun 1979, 4; „U zaoštrenim uslovima – još bolji rad“, *Inex informator*, br. 84–85, jun-jul 1980, 8.

укидање домаћих линија на којима зарада не покрива најмање 70% трошкова, договарање плаћања појединачних летова најкасније седам дана пред лет, као и смањење броја службених путовања у иностранство. Предузеће је ушло и у сарадњу са немачком чартер компанијом Аеро Лојд како би сачувало присуство на тржишту Западне Немачке.⁴⁸⁰

Током 1981. године Инекс-Адрија је и даље била суочена са низом проблема: високим ценама горива изазваним нафтном кризом, нарушеним угледом због ранијих удеса. Како Север наводи: „Наша радна организација била је у веома тешком психичком, привредно-саобраћајном и безбедносном положају, из ког су постојала само два излаза: удруженим снагама по сваку цену извршити санацију или затворити предузеће“. Развојни планови изнети у пролеће 1981. били су амбициозни и обухватали су набавку широкотрупних Ербаса А-310, подизање новог хангара и пословне зграде у Љубљани, увођење аутоматске обраде података и куповину рачунара до 1985. У овако компликованим условима догодио се удес авиона типа Мекдонел-Даглас МД-81 на Корзици 1. децембра 1981. Инекс-Адрија је у том тренутку, према Северу, била у својеврсном зачараном кругу. Ако се борила за подизање рентабилности свог пословања, то је било науштрб безбедности, а да би се подигла безбедност, били су потребни велики трошкови због којих би опала рентабилност. На састанку Радничког савета Инекс-Адрије одржаном 13. маја 1982, један од говорника је изнео податак да је због свих удеса из прошлости компанија изгубила 60.000.000.000 динара само на трошкове осигурања, који су износили 1.000.000 динара по сату. Према сазнањима предузећа, западнонемачко Савезно министарство саобраћаја је управо због удеса на Корзици тражило информације од својих авиокомпанија о томе колико летова врше према Југославији, што је схваћено као претња по Инекс-Адрију због могућег губитка тог тржишта. Последњи Северов предлог за санацију предузећа до 1988. упућен републичким властима у Љубљани обухватао је формирање петочлане експертске комисије која би преузела управљање, као и враћање старог имена компаније, Адрија авиопроект. У другој фази санације, Адрију је требало удружити са туристичком агенцијом Компас, хотелима на Бледу и јадранском приморју, као и са љубљанским аеродромом. Флота би се постепено модернизовала набавком нових и отуђивањем старих летелица, а горњом границом њене бројности коју је кадровски и економски могла да одржи Словенија сматрао је број од осам авиона. Извршно веће Словеније је предложило пет чланова комисије које је Север сматрао политички подобним, али „неупотребљивим“ за Инекс-Адрију. Схвативши да сам неће моћи да извуче Инекс-Адрију из проблема, у првој половини 1982. године поднео је оставку на место директора.⁴⁸¹

Због мале количине извора, даљи рад Адрије могуће је реконструисати у грубим цртама. Предузеће је успело да се консолидује, почне да послује позитивно, превазиђе раније проблеме са безбедношћу саобраћаја и задржи положај другог највећег југословенског авиопревозиоца према броју превезених путника и терета. Вршена је и постепена модернизација флоте. Године 1986. иступило је из Интерекспорта и поново пословало као Адрија. Своју прву редовну међународну линију отворило је 1983. на релацији Љубљана – Београд – Ларнака, а 1987. започело је увођење редовних линија ка Западној Европи, што је изазвало велико незадовољство у ЈАТ-у. Током те године Адрија је превезла око 1.670.000 путника.⁴⁸²

У време обележавања десете годишњице пословања, 1978. године, Авиогенекс је располагао са шест авиона Ту-134А и имао око 250 радника. Основна оријентација ове компаније и даље је била везана за потребе Југотурса, али је остварена и позитивна сарадња

⁴⁸⁰ F. Sever, *Brnik*, 387–397, 406–407, Mitja Pipan, „Zadovoljivo, a nepopolno“, *Adria*, br. 1, 1981, 4.

⁴⁸¹ Zdenko Verstovšek, „Razvojna perspektiva naše delovne organizacije do leta 1985“, *Adria*, br. 2, april 1981, 9–10; „Program stabilizacije za leto 1981“, *Adria*, br. 4, jun 1981, 2–3; F. Sever, *Brnik*, 406–411.

⁴⁸² AJ, 130-5603-211, извештај Одбора Већа република и покрајина Скупштине СФРЈ за друштвени план и развојну политику, 3. март 1983; Brina Kovač, „Za svako ceno“, *Adria*, br. 9, oktobar 1987, 4; „Odločen vstop med redne mednarodne prevoznike“, *Adria*, br. 10–11, novembar-decembar 1987, 1; „Uspešno preteklo, negotovo letošnje leto“, *Adria*, br. 2, februar 1988, 1; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 72; D. Kládnik, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, 174.

са ЈАТ-ом која је требало да представља основ за даље удруживање југословенских авиопревозилаца. И даље је рад имао изразито сезонски карактер, са остваривањем по 80–85% годишњег налета у летњим месецима, током којих су аеродроми дуж приморја представљали и базе за рад. Посебан проблем за техничку службу представљао је недостатак хангара на београдском аеродрому, тако да су сви радови на одржавању авиона преко читаве године вршени на отвореном. О стању у радној организацији вођене су дуготрајне дискусије у њеној организацији Савеза комуниста. Констатовано је да Авиогенекс не располаже довољним бројем посада за извршење плана саобраћаја за 1978. годину (6.960 летова, 10.500 сати налета, 397.000 путника), да на поједина руководећа места нису постављени одговарајући људи, да однос према раду није на задовољавајућем нивоу у свим секторима, да одговорни у Техничком сектору нису вршили правилну контролу радова, да није поклоњена довољна пажња унапређењу безбедности летења, као и да самоуправни споразум о личним дохоцима није ваљано спровођен. Као мере за отклањање ових недостатака предложени су боља расподела рада посада и интензивнији пријем нових летача, боља припрема кадровских решења за руководећа места, појачан рад руководилаца у циљу подизања радне дисциплине, прерасподела радног времена у Техничком сектору и веће присуство његових руководилаца приликом рада на летелицама, побољшање међуљудских односа, посебно међу летачима и техничарима, као и увођење додатака на лични доходак за посебне радне задатке. Авиогенекс је до краја године уговорио 11.500 сати летења (хиљаду више од планираног), а захваљујући већем обиму рада у првој половини 1978. у односу на претходну годину, избегнуто је повећање дохотка кроз издатке других ООУР-а, тако да је Авиогенекс, једини део Генекса који је пословао са планским губицима, сада био у положају да издвоји део свог дохотка за радне заједнице Генекса. План рада испуњен је већ у октобру, а мере које је предложила организација Савеза комуниста дале су резултате. Ипак, у завршном рачуну се наводи да је из резерви за покриће губитака Авиогенекса издвојено 22.508.524 динара, колико је износио остатак дохотка за расподелу.⁴⁸³

Исте године склопљен је нови самоуправни споразум о удруживању ООУР-а у Генекс. Као основне делатности ООУР Авиогенекс одређени су превоз путника и робе у ваздушном саобраћају и аеродромске услуге, као споредна – превоз путника ваздушног саобраћаја друмским возилима до и од аеродрома и других станица, а као послови спољнотрговинског промета – спољна трговина везана за набавке ваздухоплова, опреме, резервних делова и потрошног материјала, аеродромске услуге у промету са иностранством и заступање страних авиокомпанија на територији Југославије. Исте одредбе поновљене су и у Статуту Генекса.⁴⁸⁴

Да је пословање Авиогенекса ишло у добром смеру показује финансијски план за 1979. годину. У њему се није помињало умањење дохотка других ООУР-а ради повећања дохотка Авиогенекса. Годишњи налет по авиону прешао је 2.000 сати, а 86,5% налета вршено је за потребе Југотурса. Програм санације чије је спровођење започело 1976. давао је резултате, али је главни изостао – обнова флоте. Нови авиони су очекивани од совјетске авиоиндустрије, која није избацила на тржиште очекивани нови тип летелице, нити је било индиција да ће се то десити пре 1981, или чак 1983. године. Стога је Авиогенекс био приморан да дуже од планираног задржи у употреби авионе који су постепено постајали превазиђени и све мање економични.⁴⁸⁵

Упркос добрим пословним резултатима оличеним у повећању прихода за 26,3% у односу на претходну годину, Авиогенекс је током 1979. ипак забележио губитак од 14.974.281 динара који је покривен из резерви Генекса. Летачко и техничко особље чинило је

⁴⁸³ Miroslav Spasić, „Na dobrom putu“, *Genex informator*, br. 8, мај 1978, 12–14; „Odlučna akcija u Aviogenexu“, *Genex informator*, br. 8, мај 1978, 15–18; „Planski gubitak smanjen na polovinu“, *Genex informator*, br. 9, јул 1978, 11; „Kraj godine bez gubitaka?“, *Genex informator*, br. 10, октобар 1978, 9; „Završni račun koji obavezuje na akciju“, *Genex informator*, br. 13, март 1979, 3–5.

⁴⁸⁴ *Genex informator*, br. 8, мај 1978, dodatak.

⁴⁸⁵ „Sanacija uspešna, ali delimično“, *Genex informator*, br. 11–12, јануар 1979, 13–15;

чак 90% запослених, а комерцијално и административно – свега 10%. Разлог за негативан пословни резултат лежао је у скоку цена горива, што је повећало трошкове ионако неекономичне флоте. Туполеви који су чинили флоту Авиогенекса имали су капацитет од 86 седишта, а трошили су и до 50% више горива од авиона конкурентских компанија који су располагали са 115–135 седишта. Обим рада био је донекле смањен и због земљотреса који је погодио црногорско приморје, што је довело до затварања тиватског аеродрома и смањеног броја туриста. Долазак седам модернијих авиона типа Јаковљев Јак-42 најављиван је за 1981, а практични ефекти од те набавке за 1982. и 1983. годину. Ове летелице би имале по 130 седишта, а како би трошкови за гориво остали приближно исти, то би се захваљујући већем броју превезених путника повећали и приходи. Руководство је инсистирало на куповини совјетских авиона због могућности отплате кроз враћање старих Туполева у СССР, иако је девизни прилив омогућавао отплату кредита за куповину западних летелица. Још један проблем који је и даље погађао Авиогенекс било је недовољно искоришћење постојеће флоте условљено сезонским карактером посла. Поређења ради, Инекс-Адрија је имала годишњи налет од 2.167 сати по авиону, а Авиогенекс 1.790.⁴⁸⁶

Негативне тенденције настављене су и у наредним годинама. Током 1980, Авиогенекс је пословао са губитком од око 38.000.000 динара. Пословање је почело да се поправља тек 1981. године са стабилизацијом цена горива. Компанија је у то време почела да разматра обнову флоте куповином нових, економичнијих летелица. Како је наведено на конференцији организације СКЈ у Генексу 23. новембра 1981, 95% прихода Авиогенекса било је у девизама (21.000.000 долара), али је значајан део тих средстава трошен на таксе и куповину горива у иностранству због несташице у Југославији. Замена постојеће флоте, сачињене од совјетских авиона типа Ту-134А наметнула се као преко потребна из више разлога: ограничена могућност превоза терета, велика потрошња горива, мали путнички капацитет и долет. Ниже приходе од максималних могућих условљавала је искључива оријентација предузећа на чартер саобраћај, што је водило његовом изразито сезонском карактеру. Слични проблеми констатовани су и на наредној конференцији, одржаној 28. септембра 1982. Чак 80% саобраћаја вршено је од маја до октобра, а у преосталом делу године 20%. Годишњи налет по авиону више година је у просеку износио 1.700 сати, док је код конкуренције достигао и 2.700 до 3.000 сати. Директор Авиогенекса, Мирослав Спасић, изнео је три могућа решења за положај Авиогенекса: наставак самосталног развоја кроз модернизацију флоте, сарадњу и удруживање са ЈАТ-ом или ликвидацију. До овог тренутка је већ постало јасно да се у блиској будућности набавка нових авиона из Совјетског Савеза не очекује, будући да тамошња авиоиндустрија није избацила нове моделе авиона који би одговарали Авиогенексу. На унутрашњем плану, Авиогенекс је ограничио пријем нових радника, укинуо накнаде за прековремени рад, смањио трошкове репрезентације и број службених путовања и радио на оптимизацији потрошње горива.⁴⁸⁷

Модернизација флоте коначно је покренута 1983. године куповином два Боинга 727 од ССНО. Ови авиони су раније коришћени за потребе Јосипа Броза Тита. очекивало се да ће ови авиони заменити чак четири Ту-134А, а вредност инвестиције била је 88.000.000.000 старих динара. У употребу су уведени већ 1. априла 1983, а оперативни трошкови по путничком седишту били су 25% нижи него код Ту-134А уз скоро два пута више седишта (167 насупрот 86). Рачунало се и да ће увођење ових авиона омогућити превоз веће количине терета захваљујући већој носивости (19 тона насрам 7,5). Ово је омогућило да 1983. постане прва година у којој је Авиогенекс пословао позитивно: уместо планираног губитка од 123.000.000 нових динара, остварена је добит од 28.00.000. После набавке новијих летелица

⁴⁸⁶ „Poslovni rezultat za 1979. godinu“, „Enormni skok cena goriva povećava gubitak“ *Genex informator*, br. 21, 5. mart 1980, 12–13, 20; „(Avio)Genex ne može sam“, *Genex informator*, br. 22, april 1980, 17–18.

⁴⁸⁷ „Rezultati u 1980. godini bolji od planiranih“, *Genex informator*, br. 28, april 1981, 4; „Gotovo sav prihod u devizama, a gorivo polovina troškova“, *Genex informator*, br. 30, avgust 1981, 8; „Nepovoljni propisi i prevaziđena flota“, *Genex informator*, br. 32, decembar 1981, 15–16; „Kako izaći iz gubitaka“, *Genex informator*, br. 37, oktobar 1982, 15–16; I. Gorjup, *Aviogenex*, 100–115.

започело је постепено повлачење Тупољева из употребе, а њиховом продајом отплаћивани су кредити за њихову куповину.⁴⁸⁸

Пословање је и у 1984. било позитивно. За само девет месеци те године премашен је налет извршен током читаве 1983. (9.929 сати у односу на 8.240). Планирано је да се користе два Боинга и четири Тупољева, али су на врхунцу коришћени сви расположиви Ту-134 (седам примерака). Техничка база на београдском аеродрому требало је да добије трајне просторије, будући да је од оснивања компаније одржавање летелица током читаве године вршено под ведрим небом, а од просторија на аеродрому је постојала једна барака и неколико контејнера. Разматране су и могућности за давање авиона у најам ван сезоне. Током 1985. из Италије је набављен још један полован Боинг 727 и настављена су разматрања даље модернизације флоте. Те године је авионима Авиогенекса превезено 550.000 путника, претежно страних туриста, а остварена је добит од 821.000.000 динара.⁴⁸⁹

Пословање Авиогенекса остало је позитивно и у наредном периоду. Број путника се редовно кретао у распону од 550.000 до 600.000 годишње. Настављена је модернизација флоте куповином Боинга 737-200 и повлачењем из употребе Ту-134А, које је трајало све до 1990. године. Пословање компаније остало је чврсто везано за Југотурс, тако да је број путника пратио број туриста који су преко ове агенције долазили у Југославију. Формални положај Авиогенекса донекле је измењен крајем 1989. године. После референдума, а у складу са Законом о предузећима, Генекс је трансформисан из радне организације у предузеће у друштвеној својини, а Авиогенекс је уместо ООУР-а постао дирекција, односно део предузећа са правима и обавезама у правном промету и уписан је у судски регистар. Делатности за које је Дирекција Авиогенекс била регистрована остале су исте као раније (превоз путника и робе, аеродромске услуге, заступање страних компанија у Југославији). Током 1990. године, Авиогенекс је превезао 630.000 путника, што је представљало најбољи резултат у његовој историји. Проблем слабог искоришћења флоте ван летње сезоне успешно је решен давањем летелица у најам, што је подигло приходе компаније.⁴⁹⁰

Током 1980-их година, у Југославији су пословале три авиокомпаније: ЈАТ, (Инекс) Адрија и Авиогенекс. Период непосредно пред распад државе обележило је оснивање низа мањих авиокомпанија у више југословенских република. Примера ради, у Загребу је 1989. године основано предузеће ЗАГАЛ (*Zagreb Airlines*), које је у првом тренутку имало један авион за превоз поште. На дан 22. новембра 1990, том предузећу је издата нова дозвола за рад компаније Кроација Ерлајнс (*Croatia Airlines*), а у лето 1991. је започела путничке летове изнајмивши један авион типа МД-82 од Адрије. Помало парадоксално, авион је још увек носио југословенску регистрацију и заставу. Кроација је данас национални авиопревозилац Републике Хрватске. Поред Хрватске, нове авиокомпаније појавиле су се и у Босни и Херцеговини и Македонији. Може се претпоставити да су новонастале државе сматрале оснивање авиокомпанија на својој територији, макар оне биле и у приватним рукама, једним видом исказивања свог суверенитета. Поред тога, прелазак са социјалистичког на капиталистички начин привређивања значио је и да више нема ограничења наметнутих од стране државе и да, теоретски, свако може основати авиокомпанију. Међутим, већина ових

⁴⁸⁸ „Nabavka nove flote“, *Genex informator*, br. 38, novembar 1982, 15; Miladin Lazović, „Sa Boingom i preko okeana“, *Genex informator*, br. 43–44, novembar 1983, 14–15; „15 godina Aviogenexa“, *Genex informator*, br. 45, decembar 1983, 9; „Prvi put bez gubitaka“, *Genex informator*, br. 46, mart 1984, 7.

⁴⁸⁹ „Ingenioznost u senci gubitaka“, *Genex informator*, br. 36, jul 1982, 12–13; „Na čvršćim krilima“, *Genex informator*, br. 49, novembar 1984, 11–13; „Konačno opredeljenje - Boeingovi avioni?“, *Genex informator*, br. 57, decembar 1985, 7–8; „Pod teretom inflacije“, *Genex informator*, br. 59, mart 1986, 3–5.

⁴⁹⁰ „Mali broj radnika, lizing i DF prodaja pomažu rentabilnost eksploatacije“, *Genex informator*, br. 64, februar 1987, 11; „Aviogenex: Ne letimo za dinare“, *Genex informator*, br. 66, jun 1987, 21–22; „Stigao je prvi Boing 737“, *Genex informator*, br. 67, septembar 1987, 17–18; „Na svečanoj sednici RS uručeno 10 Ikarovih statua i niz priznanja“, *Genex informator*, br. 71, april 1988, 9–10; „Aviogenex 1968–1988“, „Još jedan 737 u floti“, *Genex informator*, br. 71, april 1988, 11; „Flota u Boeing kompletu“, *Genex informator*, br. 73, jul 1988, 14–15; „Flota kompletna 1990“, *Genex informator*, br. 74–75, oktobar-novembar 1988, 9; V. Filipović, „Posle referenduma“, *Genex informator*, br. 86, januar 1990, 3; „Statut preduzeća *Generalexport*“, *Genex informator*, br. 86, januar 1990, dodatak; I. Gorjup, *Aviogenex*, 136–142.

авиокомпанија била је кратког века, тако да данас ни Македонија, ни Босна и Херцеговина и њени ентитети немају националне авиокомпаније.⁴⁹¹

У одређеним случајевима, компаније су заиста оснивала и приватна лица. Шестог децембра 1990, СССР је издао две дозволе за рад авиопревозилаца. Прва се односила на предузеће Аеропут (!), регистровано у Новом Београду, а друга на IF&CC из Будве. Обе компаније су изнајмиле по два бугарска путничка авиона, при чему се једна од регистрација понавља у ове дозволе за рад. Нема пословним активностима било ког од ових предузећа.⁴⁹²

Последњи знаци нормалности у пословању ЈАТ-а нестали су 1991. године. Настављен је процес власничке трансформације предузећа, које је доношењем Закона о оснивању Јавног предузећа за ваздушни саобраћај *Југословенски аеротранспорт* из друштвеног претворено у јавно предузеће. ЈАТ је у исто време био погођен и низом штрајкова због ниских и нередовних зарада. Како би се бар донекле повећали приходи, Пилотска школа у Вршцу је почела да организује курсеве и за интересенте ван ЈАТ-а, Привредна авијација Београд је отворила сопствену продавницу робе коју је добијала од пољопривредних комбината као накнаду за своје услуге. Слично је урадио и Информативно-пропагандни центар, отворивши више продавница у Београду. Само од изнајмљивања авиона у иностранство током 1991. године зарађено је 3.800.000 долара. Процес распада Југославије довео је до низа последица. Изгубљен је велики део тржишта, будући да је током лета 1991. прекинут ваздушни саобраћај са Словенијом и Хрватском, а у априлу 1992. и са Босном и Херцеговином. ЈАТ је у тим републикама остао без значајне покретне и непокретне имовине. На територији Хрватске су пословнице и возила ЈАТ-а у више наврата демолирани током демонстрација присталица Хрватске демократске заједнице. У новембру 1991. је новооснована агенција Авиотурс по уредби Владе Хрватске преузела све пословнице ЈАТ-а у тој републици, а са њима и затечених 36.000 непродатих карата. Како би се спречиле злоупотребе, ЈАТ је преко ИАТА успео да изврши њихово поништавање, а евентуално продате карте су третиране као фалсификати. Велики број запослених напустио је ЈАТ, а сви запослени на територији Хрватске добили су отказ. Губитак на крају године износио је 95.000.000 америчких долара. Током 1991. и 1992. авиони ЈАТ-а коришћени су за евакуацију припадника ЈНА, њихових породица и избеглица из више градова бивше Југославије. Својеврсни симбол ових акција био је капетан ЈАТ-а Стева Попов, који је током њих управљао заплењеним авионом типа Б-707. Коначно, увођење међународних санкција Југославији 1992. свело је рад ЈАТ-а искључиво на унутрашњи саобраћај у наредне две године. ЈАТ је у том периоду на све начине покушавао да одржи макар минимум пословања. Сви авиони типа ДЦ-9 и Б-727 су приземљени, задржан је само један ДЦ-10, прекинут је пријем нових радника и деловима компаније ван саобраћајне делатности је наређено да обезбеде изворе прихода на сваки могући начин. Летачи су тражили посао у иностранству, а у највећем проблему су се нашли чланови посада на ДЦ-10. Према мемоарима и документацији Косте Бојовића, у то време капетана на овом типу авиона, за њих су организовани летови за обнављање дозвола на преосталом авиону тако што би се сви летачи укрцали и током лета смењивали за командама, а у књижице им је уписивано укупно време које је авион провео у ваздуху. На овај начин ЈАТ је преживљавао до укидања санкција и обнове међународног саобраћаја 1994. године.⁴⁹³

Година 1991. довела је Адрију пред велике изазове. Иако је успела да заобиђе ограничења уведена југословенским авиопревозиоцима, током рата у Словенији четири њена авиона су претрпела оштећења приликом напада ЈРВ на љубљански аеродром. Део флоте је сачуван од оштећења благовременим пребацивањем у Клагенфурт. Много већи ударац био је губитак тржишта дуж хрватског и црногорског приморја, на које су њени авиони довозили туристе. Са стицањем независности Словеније, Адрија је постала њен национални

⁴⁹¹ АЈ, 579-479, Дозвола за рад предузећа *Croatia Airlines*, 22. новембар 1990; „Nered sve приметнији“, *JAT Novosti*, бр. 618, 15. мај 1991, 1; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 127.

⁴⁹² АЈ, 579-479, Дозволе за рад предузећа *Аеропут* и IF&CC, 6. децембар 1990.

⁴⁹³ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 135-136; К. Бојовић, *Животни пут једног ваздухопловца*, 225, 227; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 277-302, 308-309.

авиопревозилац, пребацивши тежиште свог пословања са чартера на редован саобраћај. Услед финансијских тешкоћа, ликвидирана је 2019. године.⁴⁹⁴

Распад Југославије одразио се и на Авиогенекс. Од планираних 13.682 сата налета, током 1991. остварено је свега 7.365, а губитак је износио 15.000.000 долара. За 1992. планирано је планирано је давање скоро читаве флоте у најам у варијантама са посадама или без њих, смањење броја запослених за 30%, смањење трошкова за пословни простор за 50% и смањење трошкова амортизације и пореза на доходак за 50% кроз оснивање *оф-шор* компаније на Кипру. Чак и са овим мерама очекиван је губитак између 5.000.000 и 9.000.000 долара током 1992. године, али и консолидација почевши од 1993. Уместо тога, уследиле су године постепеног отуђивања флоте и пуког преживљавања. До 2011. Авиогенекс је сведен на компанију у реструктурирању са само једним авионом. Према подацима Агенције за привредне регистре Републике Србије и Директората цивилног ваздухопловства Србије, Авиогенекс се и сада (август 2022) води као активно правно лице и власник једног авиона типа Боинг 737-200, али је као датум оснивања овог правног лица наведен је 26. фебруар 2009. године. Није било могуће установити какво је стварно стање ни предузећа, ни авиона.⁴⁹⁵

5.2. Заокруживање аеродромске мреже

Последње године постојања Југославије донеле су и најскромније проширење аеродромских капацитета. Током 1980. отворен је новоизграђени аеродром Осијек, исте године је дата дозвола и за употребу аеродрома у Порторожу у ваздушном саобраћају, а 1985. је у ваздушни саобраћај враћен нишки аеродром захваљујући изградњи трајног путничког терминала. Исте године су почеле и припреме за увођење ваздушног саобраћаја на бањалучком аеродрому, до чега је дошло тек у пролеће 1992. године. Иницијатива за повратак нишког аеродрома у мрежу ваздушног саобраћаја потекла је од тамошњих привредних и друштвено-политичких организација. ЈАТ је процењивао да би према дестинацијама у земљи, посебно туристичким центрима на Јадрану, могло да се превезе 30.000 путника годишње. Године 1985. је модернизован и аеродром у Бору, мада никада није коришћен у ваздушном саобраћају. Вршени су и покушаји обнове саобраћаја са мањих аеродрома. На пример Инекс- Адрија је обавила неколико експерименталних летова са аеродрома у Иванграду, а у Никшићу је представљен лаки путнички авион ПЗЛ Ан-28 пољске производње. Исто предузеће је за сезонски саобраћај повремено користило и аеродром на острву Мали Лошињ. Током читавог постојања југословенске државе, одређени простори су остали без аеродрома коришћених у ваздушном саобраћају. То су југоисток Македоније, запад и североисток Ужве Србије и Војводина, иако су у различитим тренуцима помињане могућности за изградњу неких од њих или укључивање постојећих аеродрома у ваздушни саобраћај (нпр. Суботица, Бор, Струмица). За ово се може навести неколико могућих разлога: недовољан број потенцијалних путника, односно количина робе да би се оправдала улагања у изградњу аеродрома, постојање задовољавајућих друмских и железничких веза (посебно у Војводини) или недостатак довољне политичке подршке у врховима власти за такав пројекат.⁴⁹⁶

⁴⁹⁴ D. Kladnik, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, 174; B. Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo*, 340–341.

⁴⁹⁵ „Више могућих решења“, *Genex informator*, br. 98, februar 1992, 17; Чедомир Јанић и Огњан Петровић, *Крамка историја ваздухопловства у Србији*, Београд 2011, 82;

<https://pretraga2.apr.gov.rs/EnterpriseWebSearchWeb/Details/Details?beid=2619252&rnd=22BD4B2FADE682AFCC21C91EB69743B73EC77E87>, приступљено 17. августа 2022;

<https://cad.gov.rs/strana/20841/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%83%D0%BF%D0%B5%D0%B%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D1%80%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%B7%D0%B4%D1%83%D1%85%D0%BE%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0#app>, приступљено 17. августа 2022.

⁴⁹⁶ „Авионом i до Ниша“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 296, 12. april 1984, 10; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 78; В. Сиглић, А. Радић, *Више од вјека*, 228-229.

Развој ваздушног саобраћаја и у овом периоду одређиван је друштвеним плановима развоја. У плановима друштвеног развоја за период 1981–1985. поново су дате само уопштене смернице по којима је требало усагласити повећање капацитета ваздушног саобраћаја, унапређење квалитета услуге и повећање безбедности ваздушног саобраћаја са равномерним развојем земље, тако да ваздушни саобраћај добије већи значај у домаћем саобраћају, спољнотрговинској размени и превозу туриста. У плану за период 1986–1990, тежиште је било на модернизацији железничког, речног и поморског саобраћаја, нарочито на правцима укљученим у европски систем саобраћајница. У ваздушном саобраћају су предвиђени повећање и модернизација флоте за међународни саобраћаја у циљу развоја туризма и повећавања девизног прилива, обезбеђивање боље повезаности авиопревозилаца „ради рационалнијег, редовнијег и квалитетнијег пружања услуга“, као и повећање капацитета и модернизација опреме ради повећавања безбедности ваздушне пловидбе. Веома уопштене циљеве садржали су и друштвени договори република и покрајина о основама друштвеног плана за развој ваздушног саобраћаја.⁴⁹⁷

Уз отварање нових аеродрома, вршени су и радови на проширењу постојећих капацитета. Током 1979. године београдски аеродром је добио потпуно нов терминал за међународни саобраћај, док је постојећи од тада коришћен искључиво за домаће линије. У периоду од 21. до 26. септембра 1981. године извршена је реконструкција полетно-слетне стазе, током чијег трајања је саобраћај био измештен на аеродроме у Загребу и Осијеку.⁴⁹⁸

Значајна карактеристика домаћег саобраћаја остао је низак степен искоришћености капацитета, као и изразито сезонски карактер саобраћаја. Највећи обим саобраћаја 1980. бележен је у Београду и Загребу, а затим у Љубљани и Сплиту. С друге стране, на појединим релацијама је број путника био скроман. Примера ради, на летовима из Љубљане за Титоград у просеку је летело двадесет, а из Љубљане за Скопље свега петнаест путника. На овим линијама коришћен је ДЦ-9 са 115 путничких места, што значи да је на једном лету било искоришћено само 17%, односно 13% понуђених седишта. Растојања између градова унутар Југославије постала су релативно кратка за појмове ваздушног саобраћаја и нису захтевала више од деведесет минута летења на најдужим релацијама. Ипак, често је ваздушни саобраћај и даље представљао најбржу везу између многих југословенских градова, имајући у виду да је путовање путем или возом могло да траје и по петнаест сати уз преседања.⁴⁹⁹

Перспективе даљег развоја југословенске аеродромске мреже биле су донекле нејасне. У изводу из студије *Могућности, перспективе, правци и облици укључивања Југославије у саобраћајне токове Европе*, коју је Савезни завод за друштвено планирање припремио 1989. године, ваздушни саобраћај је поменут на свега два места у кратким цртама. Констатовано је да ће ваздушни саобраћај на европском и светском нивоу „наставити са својом експанзијом у складу са порастом животног стандарда становништва и развојем технике и технологије“, као и да је у Југославији потребно „оспособљавати примарне континенталне аеродроме за што ефикаснији, безбеднији и већи међународни саобраћај“. Највећи простор у овом изводу (вероватно и у основном тексту студије) посвећен је потреби за модернизацијом главних железничких и друмских праваца у Југославији, пруге Јесенице – Димитровград, односно Ђевђелија и ауто-пута *Братство – јединство*. Све ове мере требало је да допринесу бољем укључивању Југославије у европске саобраћајне токове. Нарочито је истакнуто да у Европској економској заједници постоје различити облици координације саобраћајне политике и заједнички органи за њено спровођење, што је у организацији југословенских железница раније одбачено као „унитаризам“ и „централизам“. Из овога се може извући неколико могућих закључака. Један је да се сматрало да су друге гране саобраћаја

⁴⁹⁷ АЈ, 130-3188-262, Договор о основама Друштвеног плана Југославије за развој ваздушног саобраћаја у периоду од 1976. до 1980. године, 28. март 1977; *Службени лист СФРЈ*, бр. 74, 31. децембар 1980; *Службени лист СФРЈ*, бр. 75, 31. децембар 1985.

⁴⁹⁸ Ј. Симишић, „U vanrednim, bolje nego u normalnim uslovima“, *Jugoslovenski aerotransport*, бр. 195, 5. октобар 1981, 8–9; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 78.

⁴⁹⁹ Јасенка Рапајић, „Usklađivanje interesa – jedino rešenje“, *Jugoslovenski aerotransport*, бр. 160, 26. мај 1980, 5.

приоритетније у односу на ваздушни због стања (недовршен ауто-пут, расцепканост и неуједначеност у улагања у железнице), док је ваздушни саобраћај већ био на нивоу са остатком Европе и није захтевао толика улагања. Даље, инсистирање на оспособљавању „примарних континенталних аеродрома“ за обимнији међународни саобраћај могло је значити да се дошло до закључка да су аеродроми у континенталном делу Југославије били занемарени у односу на приморске, те да захтевају већа улагања. Још један могући закључак је да се размишљало о либерализацији ваздушног саобраћаја за коју се Европска економска заједница припремала, што би значило раст међународног саобраћаја и веће присуство страних авиопревозилаца на већем броју југословенских аеродрома. Нажалост, недостатак потпуне студије не дозвољава доношење коначног суда о перспективама за даљи развој југословенске аеродромске мреже, које, какве год да су заиста биле, нису остварене услед распада земље.⁵⁰⁰



Карта 20: аеродроми отворени за ваздушни саобраћај на територији СФРЈ 1987. године

Од 1977. године спровођен је програм интеграције војне и цивилне контроле летења, којим је замењен програм модернизације службе обезбеђења ваздушне пловидбе из 1972. Према новом програму, који је требало да буде спроведен до краја 1981. и чија је вредност посебним законом утврђена на 1.984.570.000 динара, требало је обезбедити поуздане радио-везе са ваздухопловима у ваздушном простору СФРЈ; обезбедити квалитетне земаљске везе у систему вођења ваздухоплова; увести радарско прекривање читаве СФРЈ на великим и средњим

⁵⁰⁰ АЈ, 459-1055, Извод из студије *Могућности, перспективе, правци и облици укључивања Југославије у саобраћајне токове Европе*, 1989.

висинама, а у зонама густог саобраћаја и на малим; опремање ваздушних путева, аеродромских и терминалних зона свим потребним радио-навигационим средствима, укључујући ИЛС; формирати и опремити оперативни центар СУЦВП за одобравање летова; доградити и опремити Школски центар СУЦВП ради подизања обуке на виши ниво; обезбедити одговарајуће кадрове; изградити и реконструисати објекте за смештај опреме и радника; обезбедити одговарајуће редовно и резервно енергетско снабдевање уређаја и опреме; набавити пратећу опрему и инвентар. Попут свог претходника, и овај закон је предвиђао набавку великог броја радио-навигационих, комуникационих и других средстава из иностранства.⁵⁰¹

Године 1988. разматран је последњи програм модернизације система контроле летења за период до 1993. године. Систем контроле летења је почео да осећа тешкоће у функционисању због смањеног прилива девиза, коришћених за куповину опреме. Било каква одступања, недостаци или прекиди у њиховом раду могли су довести до тешких нарушавања безбедности летења, па и до удеса. Поред набавке опреме, сматрало се да је потребно на одговарајући начин збринути и раднике СУКЛ. Од 1.250 лица третираних као ваздухопловно особље (контролори летења, метеоролози, техничари), чак 466 није имало решено стамбено питање. Сматрало се да то повећава њихово психичко напрезање, што је такође угрожавало безбедност ваздушне пловидбе. Укупна вредност овог програма била је 532.908.000.000 динара, од чега 280.877.000.000 у девизним средствима.⁵⁰²

Привредна криза у којој се Југославија нашла у својим последњим годинама оставила је трага и на домаћи ваздушни саобраћај. Највећи број путника на југословенским аеродромима забележен је 1987. године: 7.559.000, од чега 3.064.000 у домаћем саобраћају и 4.495.000 у међународном. Југословенске авиокомпаније су превезле 42.708 тона терета. Исте године је забележено 22.255.000 туриста, од чега 13.349.000 домаћих и 8.907.000 иностраних. Није могуће тачно рећи колико је туриста путовало авионом, али се може сматрати да ваздушни саобраћај, иако је био у одређеној мери повезан са туризмом, није био од пресудног значаја за његов развој. Додатан доказ за ову тврдњу су и поменути бројеви превезених путника код чартер компанија, чија је главна делатност био управо превоз страних туриста у Југославију (приближно 2.000.000 од стране Авиогенекса и Адрије у збиру). С друге стране, у друмском саобраћају је 1987. обављено 1.009.547.000 путовања и превезено 148.239.000 тона терета. Од 121.127 километара друмске мреже, 71.225 је имала савремени коловоз, а на ауто-путеве је отпадало свега 806 километара. Железничка мрежа је обухватала 9.270 километара пруге, од чега 3.771 електрифициран, са 1.524 станице, а превезено је 119.731.000 путника и 84.188.000 тона терета. Ови подаци говоре да је учешће ваздушног у укупном саобраћају остало занемарљиво, као што је и било током читавог периода обрађеног у овом раду. До 1989. године укупан број путника на аеродромима је опао на 6.206.000, од чега 1.970.000 у домаћем саобраћају. У 1990. години, последњој мирнодопској на југословенским просторима, дошло је до благог раста, тако да је на аеродромима забележено 6.665.000 путника, али је број домаћих путника додатно опао на 1.823.000. Током 1990. године, путници ЈАТ-а у домаћем саобраћају су се кретали између југословенских република према доњој табели, из које се најбоље види колико је тржиште ЈАТ изгубио распадом Југославије.⁵⁰³

⁵⁰¹ *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1976, 1977, 6–12; Службени лист СФРЈ, бр. 9, 5. март 1976; Службени лист СФРЈ, бр. 48, 29. октобар 1976.*

⁵⁰² АЈ, 579-369, Нацрт Закона о утврђивању укупног износа средстава за финансирање Програма модернизације система контроле летења од 1989. до 1993. године, 1988.

⁵⁰³ *Jugoslavija 1918–1988: statistički godišnjak, 282–285, 294, 339; Statistički godišnjak Jugoslavije, 1991, 308; Ч. Јанић, Ј. Симишић, Више од летења, 134; Ј. Симишић, Bio jedan JAT, 282.*

Табела 35: удео релација између југословенских република у путничком саобраћају ЈАТ-а 1990. године⁵⁰⁴

Републике	%
Србија – Хрватска	34
Хрватска – Хрватска	21
Србија – Словенија	10
Србија – Македонија	9
Србија – Црна Гора	9
Србија – Босна и Херцеговина	7
Хрватска – Босна и Херцеговина	6
Хрватска – Македонија	4

Свођење Југославије на само две републике довело је до размишљања о томе какве су потребе Србије по питању унутрашњег ваздушног саобраћаја. На њеној територији остала су три аеродрома отворена за јавни саобраћај (Београд, Ниш, Приштина), али су у флоти два преостала два авиопревозиоца, ЈАТ-а и Авиогенекса, постојала само три авиона типа АТР-72 погодна за регионални саобраћај којима су биле потребне искључиво писте са тврдом подлогом. Поред тога, аеродроми у Србији били су саставни део много шире, југословенске мреже ваздушног саобраћаја, што је утицало и на њихов распоред и капацитете. На пример, сви су пројектовани тако да могу да опслуже авион типа ДЦ-9, капацитета од око 115 путника. Са друге стране, у Србији је постојало деветнаест аеродрома са травнатим пистама (вршачки, борски и сомборски су имали и по једну бетонску) који су коришћени у спортске, привредне и друге сврхе. Према неким проценама, потребе Србије за локалним ваздушним саобраћајем задовољила би употреба десет аеродрома: Крушевац, Лесковац, Нови Сад, Сомбор, Сремска Митровица, Суботица, Трстеник, Ваљево, Бор и Вршац. Ово би учинило ваздушни саобраћај доступнијим, а уз набавку одговарајућих летелица, и економичнијим за авиопревозиоце. Још два аеродрома отворена за ваздушни саобраћај остала су у СРЈ: Титоград (од 1992. Подгорица) и Тиват. Нема доказа да је овај предлог икада разматран од стране релевантних државних органа. Аеродромска мрежа бивших југословенских република није битније проширена од распада заједничке државе, али је морала да се прилагоди новим околностима. Готово све некадашње домаће линије постале су међународне и нестали су економски и политички услови за њихово одржавање од стране једне националне авиокомпаније. Поједини аеродроми су морали да се обнављају од ратних разарања.⁵⁰⁵

5.3. Нови изазови у међународном саобраћају

Током 1980-их забележено је мало ширење међународног саобраћаја на еврамедитеранском и блискоисточном простору. Простор за ширење практично више није ни постојао, будући да је ово тржиште већ освојено у претходном периоду. Често се радило о обнављању претходно укинутих линија. Међу нове дестинације ЈАТ-а у овом делу света спадали су Аман, Алжир и Барселона. Чартер компаније Инекс-Адрија и Авиогенекс остале су оријентисане на превоз страних туриста. Инекс-Адрија је учинила и извесне искорак у редовни међународни саобраћај. Била је први југословенски авиопревозилац који је отворио редовне линије из Југославије за Кипар (Љубљана – Београд – Ларнака) и Израел (Загреб – Тел Авив), а затим и више линија од Љубљане ка градовима Западне Европе (Лондон, Минхен, Париз) и Москви, као и линију Титоград – Бари. У неким случајевима је долазило до колизије између ЈАТ-а и Инекс-Адрије, због чега је била потребна интервенција савезних органа. Тако је Инекс-Адрија 1983. добила дозволу за вршење

⁵⁰⁴ Подаци преузети из: J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 282.

⁵⁰⁵ Slobodan Gvozdenović, „Kako povezati Srbiju“, *Aerosvet*, br. 19, mart 1992, 6–8.

„привремених и повремених“ чартер летова ка Ираку, понудивши 50% ниже цене карата у односу на ЈАТ. ЈАТ је у том тренутку летео из Београда за Багдад два пута недељно авионом ДЦ-10, а број путника је услед оваквог потеза Адрије опао. Републички комитет за односе са иностранством СР Србије изразио је у једном допису СИВ-у чуђење издавањем такве дозволе без консултација са ЈАТ-ом, али нема извора о томе како је ова ситуација разрешена.⁵⁰⁶



Карта 21: дестинације ЈАТ-а у редовном евромедитеранском саобраћају 1987. године

Дуголинијски саобраћај је у овом периоду наставио да се развија успешно на већини тржишта, посебно према Северној Америци и Аустралији. Пошто је 1977. склопљен споразум о ваздушном саобраћају између Југославије и САД, ЈАТ је до 15. децембра 1978. летео на линији Београд – Загреб – Њујорк користећи Б-707. Од тог датума вршена су три повратна лета недељно авионима ДЦ-10 на истој релацији. Овај број је већ 1979. повећан на четири, а 1980. године на пет. Један лет недељно је продужаван до Чикага, док су летови за Детроит, Кливленд и Лос Анђелес и даље третирани као чартери. Године 1979. поднет је захтев за продужење линије иза Њујорка до Чикага и Лос Анђелеса, подржан чак и ставом америчке дипломатије да ће захваљујући либерализацији међународног саобраћаја дозвола бити лако издата. Пан Ам је током године привремено суспендовао своју линију за Београд због финансијских тешкоћа. Крајем 1980. вођени су преговори око ревизије споразума о ваздушном саобраћају и Меморандума о сагласности уз споразум, током којих су Американци тражили да се реши питање пословања Пан Ама у Југославији и броја ЈАТ-ових недељних фреквенција. Једини резултат преговора вођених крајем 1980. била је

⁵⁰⁶ АЈ, 130-5941-195, допис Републичког комитета за односе са иностранством СР Србије СИВ-у, бр. 335/02-1410, 15. октобар 1984; „Promet od januarja do septembra“, *Adria*, br. 12, decembar 1990, 3; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 135; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 277–278.

привремена дозвола за продужење линије ЈАТ-а за Њујорк до Чикага, што је и учињено почевши од 4. новембра те године.⁵⁰⁷

Наставак преговора био је предвиђен за 1981. годину, али у време до ког би важење Меморандума о сагласности истекло, тако да је разменом нота између Амбасаде САД у Београду и ССИП-а продужено до 31. августа 1981. Преговори су вођени у Београду од 8. до 15. априла и том приликом су проширена права Пан Америкена на продају сопствених путних докумената, тако да је од тада могао да их продаје грађанима СФРЈ за динаре преко заступника. ЈАТ је добио право да одржава четири недељне фреквенције за Њујорк, две фреквенције за Чикаго са или без слетања у Њујорку и право да према раније утврђеној процедури захтева додатне фреквенције или секторе. Обема странама је дато право вршења чартер летова уз могућност њиховог комбиновања на територији друге стране. То је значило да је, пример ради, ЈАТ имао право да на истом чартер лету укрца један део путника у Кливленду, а други у Чикагу. Подразумевало се да није имао право продаје карата на релацији између та два града. Измењени меморандум је требало да важи до 31. марта 1982. уз могућност продужења на годину дана разменом нота уколико није било потребе за изменама. Све до 1985. године важење меморандума је и продужавано разменом нота без икаквих измена. Тада је Пан Ам добио право да слеће у Дубровник на летовима из САД са комерцијалним правима на полазној и тачкама међуслетања. Наредне године је меморандум проширен клаузулом о узајамној помоћи СФРЈ и САД у борби против отмица авиона и других нарушавања безбедности ваздушног саобраћаја. Године 1987. ЈАТ је увео и редовну линију Београд – Загреб – Чикаго – Лос Анђелес.⁵⁰⁸

САД се слободно могу сматрати најзначајнијим тржиштем ЈАТ-а. Према Ј. Симишићу, 60% путника у саобраћају са том земљом чинили су Југословени или Американци југословенског порекла, 30% путници у транзиту, посебно ка Средњем истоку, а 10% туристи. Током 1989. године за САД је вршено 14 летова недељно, од чега седам за Њујорк. Два су ишла директно из Београда, три преко Загреба и по један преко Љубљане и Дубровника. Недељно је било и пет летова из Београда за Чикаго, од чега четири преко Загреба и један преко Дубровника. Летови за Дубровник су уведени због довожења римокатоличких ходочасника у Међугорје. Просечно искоришћење капацитета у саобраћају са САД износило је око 80%, а приход – око 85.000.000 долара годишње. Редукција саобраћаја са САД извршена је 1990. године, када су укинута сва слетања у Загребу, чартер летови за Детроит и Кливленд и линија за Лос Анђелес. На линији за Њујорк су задржане четири недељне фреквенције, а на линији за Чикаго две. Чак и у тим условима, ЈАТ је 1990. између Југославије и САД превезао укупно 103.532 путника и 4.156 тона терета, остваривши приход од 65.500.000 долара. С друге стране, Пан Ам је банкротирао 1991, тако да је у једном кратком периоду само ЈАТ летео између Југославије и САД.⁵⁰⁹

У погледу ваздушног саобраћаја са Канадом, није било помака око склапања споразума о ваздушном саобраћају. Канађани током 1979. нису крили да ограничавање броја летова страних компанија има за циљ заштиту тамошњих авиопревозилаца, на првом мету Ер Канаде. Исто тако, најављено је и продужење мораторијума на одобравање слетања у Торонто на редовним линијама и после 1980. године, када је требало да истекне. Ипак, те

⁵⁰⁷ ДАМСП, ПА, год. 1979, САД, ф. 126, пов. бр. 435144, телеграм Амбасаде СФРЈ у Вашингтону ССИП-у, 25. јун 1979; исто, пов. бр. 465357, телеграм Амбасаде СФРЈ у Вашингтону ССИП-у, 19. децембар 1979; ДАМСП, ПА, год. 1980, САД, ф. 114, пов. бр. 417575, забелешка о разговору Б. Радивојевића [...], 26. март 1980; исто, пов. бр. 427715, допис СКСВ ССИП-у, 6. мај 1980; исто, пов. бр. 464599, забелешка о разговору А. Зелића [...], 4. децембар 1980; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 135; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 95; I. Kukobat, "Development of Air Transport...", 453–454.

⁵⁰⁸ ДАМСП, ПА, год. 1981, САД, ф. 100, пов. бр. 413438, ноте Амбасаде САД у Београду и ССИП-а, 13. и 26. март 1981; исто, пов. бр. 420716, допис СКСВ Служби за међународно-правне послове ССИП-а, 17. април 1981; ДАМСП, ПА, год. 1986, САД, ф. 81, пов. бр. 454646, Предлог основа за допуну и продужење Меморандума о сагласности [...], април 1986; I. Kukobat, "Development of Air Transport..." 454–455.

⁵⁰⁹ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 95; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 177–179; I. Kukobat, "Development of Air Transport..." 454–455.

године је издејствована привремена дозвола да се уместо Б-707 у саобраћај на чартер летовима уведе ДЦ-10. Ситуација се није мењала ни наредних година. Године 1982. мораторијум је и даље био на снази. Путнички терминал на аеродрому у Торонту још увек није био проширен, а дванаест компанија је било заинтересовано за добијање дозволе за редован саобраћај. Највеће шансе имао је скандинавски САС, затим португалска национална компанија, па ЈАТ. Канађани су и даље били спремни да ЈАТ-у одобре летове за Монреал уз обезбеђивање везе са Торонтом преко њихових компанија, што југословенска страна није прихватала. Процене су биле да мораторијум сигурно неће бити укинут пре 1983. године, тако да нису ни захтевани државни преговори. Сви контакти сводили су се на разговоре југословенских дипломата са представницима канадског Министарства саобраћаја. Разлог за канадско инсистирање на Монреалу лежао је у њиховом настојању да повећају промет на тамошњем аеродрому. У исто време, Ер Канада није исказивала интересовање за отварање линије ка Југославији, а ЈАТ је покренуо чартер летове за Монреал.⁵¹⁰

Тек почетком 1983. почело је да се назире склапање споразума са Канадом. Иако је најављено продужење мораторијума везаног за Торонто, канадске власти су изразиле спремност да преговарају са државама вољним да пристану на три посебна услова: обезбеђивање еквивалентног нивоа услуга за Монреал, пристанак на слетање у Торонто у доба дана када аеродром није преоптерећен и пристанак на употребу терминала који одреди канадско Министарство саобраћаја. Како је ЈАТ већ користио аеродром у Торонту под поменутиим условима, Амбасада СФРЈ у Отави је од ССИП-а и СКСВ тражила информацију о томе има ли интересовања у Београду да се покрену званични преговори. ЈАТ је био спреман да пристане и на услове за Монреал, а југословенске власти да Канађанима обезбеде реципрочна права у Југославији, тако да је одговор био потврдан.⁵¹¹

Због заузетости канадских органа око преговора са другим земљама, споразум са Југославијом морао је да сачека 1984. годину. Преговори су вођени од 27. фебруара до 1. марта и том приликом је, уз Споразум о ваздушном саобраћају, потписан и Меморандум о сагласности. Чланом 13 основног споразума је договорено да ће сваки авиопревозилац имати слободу продаје карата на територији друге стране директно или преко заступника у складу са прописима те државе, као и да ће зараду моћи да конвертује и изврши пренос средстава у матичну земљу. Прилогом уз споразум ЈАТ је добио право да лети од било ког места у Југославији преко једне тачке у Европи за Торонто и Монреал и даље ка једној тачки у САД. Међуслетања у Европи нису могла бити вршена у Холандији, Италији, Грчкој, Португалији и Шпанији. Канада је овим доделила ЈАТ-у право каботаже на сектору Монреал – Торонто за путнике који су имали транзит на друге међународне линије, што је представљало преседан. Ер Канада је добила право да лети на линији од места у Канади преко највише пет места која одреди до Београда или Загреба и даље ка местима која одреди. Од међуслетања пре Југославије је изузето истих пет европских земаља према којима је, у складу са договором међу канадским авиокомпанијама, уместо Ер Канаде летела компанија Канадиан Пацифик (Canadian Pacific). Није додељено право каботаже између Београда и Загреба. Меморандумом о сагласности онемогућено је двоструко опорезивање зараде остварене на територији друге стране и одређен обим саобраћаја. Почетни саобраћај је требало да одговара капацитету три недељне фреквенције авиона ДЦ-10 у летњој сезони 1984. и две такве фреквенције у зимској сезони 1984/1985. Од 1. априла 1985. је бројеве фреквенција било дозвољено повећати за један до 31. марта 1986, када их је требало вратити

⁵¹⁰ ДАМСП, ПА, год. 1979, Канада, ф. 81, пов. бр. 424016, допис Амбасаде СФРЈ у Отави Четвртој управи ССИП-а, 5. април 1979; исто, пов. бр. 423146, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 24. април 1979; ДАМСП, ПА, год. 1982, Канада, ф. 54, пов. бр. 46991, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 10. фебруар 1982; исто, пов. бр. 415460, телеграм ССИП-а Амбасади СФРЈ у Отави, 1. април 1982; исто, пов. бр. 449724, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 25. октобар 1982; исто, пов. бр. 457198, допис Управе за Северну Америку, Аустралију и Нови Зеланд ССИП-а СКСВ-у, 2. фебруар 1983.

⁵¹¹ ДАМСП, ПА, год. 1983, Канада, ф. 56, пов. бр. 46795, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 14. фебруар 1983; исто, пов. бр. 49216, телеграм ССИП-а Амбасади СФРЈ у Отави, 7. март 1983.

на почетни ниво, осим у случају другачијег договора. Држава је од овог споразума очекивала приход од 15.000.000 америчких долара, што би покрило 75% југословенског дефицита у робној размени са Канадом.⁵¹²

Из 1985. и 1987. године сачуване су примедбе на уредност рада ЈАТ-а у саобраћају са Канадом. Иако је наведено да су југословенски исељеници прихватили ову линију са великим задовољством, упозорено је да су кашњења била редовна и да су остављала веома лош утисак како на Југословене, тако и на Канађане. У другом случају су упућене примедбе на летелице. Паралелно са ДЦ-10, ЈАТ је и даље користио Б-707 у саобраћају са Канадом. Путници су се жалили на честе кварове, отпадање оплате у кабини и нефункционалне тоалете на већ дотрајалим авионима. Учестали су захтеви да се Б-707 повуче из саобраћаја. Поједини канадски туристи који су ЈАТ-овим Б-707 допутовали у Југославију су чак припремали приватне тужбе, сматрајући да њихова влада треба да забрани коришћење таквих авиона. Дешавало се и да ЈАТ прода више карата него што има седишта у авиону, па су поједини путници упућивани за Канаду преко других дестинација, што је умело да продужи њихово путовање и за 24 сата. Амбасада је сматрала да је у интересу ЈАТ-а, али и Југославије, да се Б-707 повуче из саобраћаја са Канадом због очувања угледа и компаније, и државе.⁵¹³

По питању саобраћаја са Аустралијом, настављена је борба за право на продужење редовне линије ЈАТ-а за Мелбурн, као и за увођење нових авиона типа ДЦ-10 у саобраћај. Међутим, КВАНТАС током 1978. није био склон да прихвати овакво решење објашњавајући то другачијим виђењем потенцијала тржишта у односу на ЈАТ. Уз то, постојала је могућност да КВАНТАС укине линију за Београд. Југословенски представници у Аустралији су били у контакту са представницима других компанија и држава будући да се појавила могућност да Аустралија укине право на редовне линије за ЈАТ, холандски КЛМ и француски УТА, о чему је писала аустралијска штампа. Из разговора са француским представницима се показало да код њих влада прилична забринутост, будући да је преко Аустралије одржаван саобраћај са француским поседима на Пацифику. Овакав поступак је тумачен као испитивање расположења и спремности других држава на уступке, као и протекционистичка мера. Како су касније појасниле, заправо није постојала намера да се линије укину, већ су вођени преговори са Великом Британијом око саобраћаја и тарифа, после којих је требало да буду поведени преговори и са другим земљама. Чак су тврдили да је штампа пренела само шпекулације и да није било говора ни о каквим испитивањима расположења, али да се свакако спремала ревизија политике Аустралије у ваздушном саобраћају. Напоменуто је да су у разговорима са југословенским дипломатама били крајње добронамерно настројени.⁵¹⁴

У октобру 1978. је објављено да је нова аустралијска политика међународног ваздушног саобраћаја подразумевала закључивање аранжмана са страним земљама који ће омогућити да „[...] најшири круг домаћих и страних путника буде услужен на безбедан, ефикасан, рационалан и комерцијално повољан начин“. Цене би требало да задовоље све захтеве путника, а то би било омогућено високим искоришћењем понуђених капацитета. Југословенске дипломате су дошле до закључка да можда никада није ни постојала намера да се укине линија ЈАТ-а, али и да ће неке компаније свакако бити приморане да укину своје линије због смањене рентабилности.⁵¹⁵

⁵¹² ДАМСП, ПА, год. 1984, Канада, ф. 54, пов. бр. 411499, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 1. март 1984; исто, пов. бр. 1774/IV, извештај са преговора за закључење Споразума о ваздушном саобраћају између СФРЈ и Канаде, 4. април 1984; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 95; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 204–205.

⁵¹³ ДАМСП, ПА, год. 1985, Канада, ф. 48, пов. бр. 452623, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 25. новембар 1985; ДАМСП, ПА, год. 1987, Канада, ф. 46, пов. бр. 02663, телеграм Амбасаде СФРЈ у Отави ССИП-у, 20. јануар 1987.

⁵¹⁴ ДАМСП, ПА, год. 1978, Аустралија, ф. 13, пов. бр. 415274, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 15. март 1978; исто, пов. бр. 437463, радиограм ССИП-а амбасадама СФРЈ у Лондону, Паризу и Хагу, 3. јул 1978; исто, забелешка о разговору амбасадора Б. Рафајловског [...], 21. јул 1978; исто, пов. бр. 442709, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 18. јул 1978.

⁵¹⁵ ДАМСП, ПА, год. 1978, Аустралија, ф. 13, пов. бр. 456348, радиограм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 17. октобар 1978; исто, пов. бр. 456692, телекс Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 16. октобар 1978.

Почетком 1979. године забележена су два случаја подношења петиција против ЈАТ-а у аустралијском Сенату. У оба случаја тврђено је да је ЈАТ продужена рука Службе државне безбедности, да је услуга слаба, опасна по здравље и да не одговара међународним стандардима, те да југословенски конзулати утичу на путнике да путују ЈАТ-ом. У оба случаја, петиције су поднели сенатори Либералне странке за које се испоставило да се са њима уопште не слажу и да су веома пријатељски настројени према Југославији, али да су морали да их поднесу у име својих бирача. У оба случаја су петиције пропале, али није разјашњено ко је стајао иза њих. Права КВАНТАС-а на линији ка Југославији су сведена на један лет недељно са Б-747, а обе компаније су могле да понуде по 282 седишта недељно у сваком правцу. ЈАТ је захтевао увођење друге недељне фреквенције са ДЦ-10, доказујући потребу за тиме повећањем броја путника у првих шест месеци 1979. за 34%, као и преласком путника на летове других компанија. КВАНТАС-у то није било довољно да би се сложио са повећањем капацитета ЈАТ-а. Платформа за преговоре током 1980. требало је да буде захтевање друге недељне фреквенције са ДЦ-10, права пете слободе од којих је ЈАТ претходно одустао очекујући да ће исто урадити и друге авиокомпаније, давање комерцијалних права у Дубаију на линији за и из Аустралије, одобравање комерцијалних слетања у Перту уз доделу треће тачке слетања у Југославији КВАНТАС-у.⁵¹⁶

Исте и наредне године припремани су преговори о изменама начина саобраћања ЈАТ-а са Аустралијом. Једанаестог априла је потписан документ о сагласности којим је ЈАТ задржао право да лети за Сиднеј и Мелбурн два пута недељно са Б-707 или једном са ДЦ-10. Током каснијих разговора, Аустралијанци су се сложили са југословенским предлогом за давање права на слетање у Дубаију, пошто су хтели да користе ЈАТ-ове капацитете за извоз свог меса у арапске земље. У једном тренутку су поменули и да је ЈАТ требало да буде задовољан што има ниске тарифе и линију ка Аустралији, будући да је 1978. донето решење о њеном укидању, што је био први пут да је југословенским дипломатама ова мера овако представљена, а не као шпекулација дневне штампе.⁵¹⁷

Преговори око измена и допуна споразума о ваздушном саобраћају између Југославије и Аустралије вођени су у Београду од 2. до 5. јуна 1980. по три главна питања. Прво се односило на дозвољене капацитете. У периоду од 1. априла 1979. до 31. марта 1980. превезено је 43.387 путника у једном правцу уз искоришћење 73,5% укупног понуђеног капацитета две компаније, уз очекивану стопу раста броја путника од 5% годишње. Наглашено је да је још 14.000 путника између Југославије и Аустралије путовало авионима трећих компанија, тако да би повећање капацитета окренуло 50% њих ЈАТ-у и КВАНТАС-у, као и путнике који се крећу између Аустралије и Источне Европе, па и Турске. Аустралијанци су одговорили да је очекивани раст по њиховим проценама износио 2%, као и да су очекивали мање путника преузетих од трећих компанија. Друго питање односило се на додатне тачке слетања у обе земље и између њих. И по овом питању су Аустралијанци изнели сумње у оптимистичне процене ЈАТ-а и затражили да се сачека сумирање резултата за лето 1980. Треће питање је било везано за тарифе, при чему је југословенска страна пристала на се испита успех аустралијског тарифног концепта. Преговори су настављени у првој недељи септембра у Канбери. Том приликом је дата дозвола за увођење друге недељне фреквенције са ДЦ-10 за Сиднеј и Мелбурн, али је број понуђених места по лету ограничен на 141. Ипак, остављена је могућност да се за већи број тражи дозвола, чије је издавање сматрано за пуку формалност, посебно пошто је требало да се тражи и добија усмено. Мада ЈАТ није добио право на комерцијално слетање у Перт (КВАНТАС је тај град увео као тачку

⁵¹⁶ АЈ, 579-142, писмо председника СКСВ Анте Зелића министру саобраћаја Аустралије Е. П. Никсону, 15. октобар 1979; ДАМСП, ПА, год. 1979, Аустралија, ф. 13, пов. бр. 416426, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 27. март 1979.

⁵¹⁷ ДАМСП, ПА, год. 1980, Аустралија, ф. 12, пов. бр. 416809, Информација о предстојећим преговорима за измену и допуну Прилога уз Споразум и Споразума о ваздушном саобраћају између СФРЈ и Аустралије, 11. март 1980; исто, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 19. март 1980; исто, пов. бр. 418330, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 25. март 1980.

међуслетања на својој линији), нити у Дубаи, али је добио право да превози путнике из Аустралије ка европским земљама за које КВАНТАС није летео. Наглашено је да су овим отворене велике могућности за рад ЈАТ-а у Аустралији, као и да су преговори прошли у атмосфери крајње срдачности.⁵¹⁸

Југословенски представници у Аустралији постигли су и добру сарадњу са тамошњим органима безбедности по питањима ваздушног саобраћаја. Аустралијанци су повремено вршили провере безбедносне ситуације везане за друге земље. Приликом провере стања везане за југословенска представништва, рачунајући на постојање екстремне емиграције у Аустралији, закључили су да су безбедна, али су проверили и мере безбедности приликом отпреме путника на авионима ЈАТ-а. Закључили су да су мере заштите у Мелбурну биле адекватне, али су зато у Сиднеју биле слабе, те да је понекад у авионе уношен непроверен пртљаг. Како су се тим пословима бавили службеници аеродрома и компанија, а не полиција, сугерисано је да се мере појачају (увођење рендгенских прегледа свих комада пртљага уз асистенцију полиције, као и отварање пртљага), као и да се проверава да ли путници ненајављено напуштају авионе на тачкама међуслетања.⁵¹⁹

Последња значајнија измена у одржавању ваздушног саобраћаја између Југославије и Аустралије догодила се 1983. године. Комерцијално пословање авиопревозилаца на територији друге стране до тада је вршено у складу са одредбама Споразума о ваздушном саобраћају из 1974. године. Комерцијални резултати ЈАТ-а били су знатно изнад КВАНТАС-ових: од 1975. до 1978. ЈАТ је годишње превозио по око 19.000 путника између две земље, а КВАНТАС 12.000. Само 1981. године ЈАТ је превезао 40.000 путника и од продаје карата у Аустралији зарадио 15.000.000 америчких долара, док је КВАНТАС исте године у Југославији зарадио 3.300.000 долара. Ипак, ниједна од две компаније није на територији друге стране продавала своја путна документа, већ је њихов заступник продавао своја, што је стварало додатан трошак. У једном телеграму се наводи да је ЈАТ чак прибегавао илегалној продаји својих карата на територији Аустралије. Имајући у виду слабије резултате КВАНТАС-а у односу на ЈАТ, СКСВ је крајем 1982. предложио да се споразум измени и да се тиме омогући слободна продаја путних докумената оба превозиоца на територији друге стране. Ове измене су и прихваћене.⁵²⁰

Година 1978. довела је до коначног успостављања ваздушног саобраћаја између Југославије и Кине. На дан 4. маја, Генерална управа цивилног ваздухопловства Кине отворила је линију Пекинг – Урумчи – Београд – Цирих. Са своје стране, ЈАТ је, вођен искуствима са других тржишта, током 1978. вршио само чартер летове за Пекинг. ЈАТ је испитивао могућност да ова линија иде преко Совјетског Савеза и Монголије, са слетањима у Москви и Ташкенту, али без успеха.⁵²¹

Интересантан опис третмана југословенских посада током боравка у Кини може се наћи у мемоарима Косте Бојовића, који је 28. септембра био капетан ЈАТ-овог авиона за Пекинг на деоници од Карачија до коначног одредишта, а затим 6. октобра на истој деоници у повратку. Посада је била смештена у хотелу *Пекинг*, резервисаном за боравак странаца и имала је, поред слободног времена, низ организованих обилазака са водичем. Како Бојовић наводи: „Третирали су нас као званичну делегацију“. У обиласке су биле укључене знаменитости као

⁵¹⁸ ДАМСП, ПА, год. 1980, Аустралија, ф. 12, пов. бр. 437466, Извештај са преговора за измену и допуну Прилога уз Споразум и Споразума о ваздушном саобраћају између СФРЈ и Аустралије, 30. јун 1980; исто, пов. бр. 447477, телеграм Конзулата СФРЈ у Перту ССИП-у, 21. август 1980; исто, пов. бр. 448496, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 5. септембар 1980; „*Drugi let za Australiju*“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 169, 29. septembar 1980, 3.

⁵¹⁹ ДАМСП, ПА, год. 1980, Аустралија, ф. 12, пов. бр. 446801, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 25. август 1980; исто, пов. бр. 447323, телеграм Генералног конзулата СФРЈ у Сиднеју ССИП-у, 29. август 1980.

⁵²⁰ ДАМСП, ПА, год. 1983, Аустралија, ф. 13, пов. бр. 4619, допис СКСВ ССИП-у, 13. децембар 1982; исто, пов. бр. 417474, телеграм Амбасаде СФРЈ у Канбери ССИП-у, 22. април 1983.

⁵²¹ ДАМСП, ПА, год. 1978, Кина, ф. 88, пов. бр. 419840, забелешка о разговору Д. Гаспарија [...], 5. април 1978; исто, пов. бр. 446172, допис СКСВ Реферату за НР Кину Девете управе ССИП, 16. август 1978; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 181–182.

што су Забрањени град, царски летњи дворач и гробнице ван Пекинга, Велики зид и маузолеј Мао Це Тунга, али и једне живинска фарма, обданиште и фабрика текстила. Тамо су их дочекивали руководиоци поменутих установа, а у обданишту је одржана и приредба у част гостију из Југославије, који су у Пекингу могли да посете и дипломатску робну кућу.⁵²²

Првог маја 1979. ЈАТ је отворио редовну линију између Београда и Пекинга са једном недељном фреквенцијом. Без обзира на пословне акције и усклађивање реда летења са кинеском авиокомпанијом тако да међусобно не одвлаче путнике, у просеку је на линији за Пекинг летео 31 путник по лету. Углавном су то били туристи из трећих земаља. Трошкови за сваки лет су износили приближно 70.000 америчких долара, а превоз путника је покривао свега 12% ове суме. За читаву 1979. годину југословенским туристичким агенцијама је на располагање стављено 1.200 лежачева. Да су све користиле капацитете ЈАТ-а, то би значило 23 путника по лету у авиону Б-707 са 158 путничких седишта. Међутим, југословенске агенције су често склапале договоре са авиопревозиоцима изван Југославије за превоз туриста у Кину. Примера ради, љубљански Компас је такав аранжман имао са холандским КЛМ-ом. Исте године је у Кину службено путовало 458 југословенских грађана, али су кинески органи имали обичај да приређују протоколарне догађаје у време када ЈАТ-ов авион креће за Београд, што је приморавало Југословене да се у земљу врате кинеским авионима. Југословенске дипломате су у овоме виделе кинеску меру усмерену на повећавање броја путника у својим авионима. Стога је предложено да се државни органи, туристичке агенције и радне организације упуте на коришћење ЈАТ-ових авиона за путовања у Кину.⁵²³

Даљи развој ситуације водио је укидању линије за Пекинг. Трећег августа 1981. ЈАТ се обратио СКСВ за захтевом да држава потпором од 57.000.000 динара покрије 50% губитка оствареног на овој линији. Услови пословања ЈАТ-а у целини су се у претходном периоду погоршавали, претила је девизна неликвидност и предузеће је пословало са губицима, тако да је Раднички савет донео одлуку да се 31. октобра 1981. обустави саобраћај са Кином. Овај саобраћај је од покретања доносио губитке, које је ЈАТ до тог тренутка био у стању да покрије самостално, рачунајући да је потребно време да се линија развије. Ипак, број путника и робни токови остали су знатно нижи од очекиваних. Према калкулацији приложеној уз захтев, на 52 повратна лета на релацији Београд – Дубаи – Пекинг (208 деоничких) очекивано је по 1.000 путника на деоницама Београд – Дубаи и Дубаи – Пекинг, као и 7.000 путника између Београда и Пекинга. Процењени приход од њиховог превоза износио је 83.800.000 динара, очекивано је још 11.472.550 динара прихода од превоза робе, тако да је приход од продатих услуга требало да износи 95.272.550 динара. Трошкови су рачунати за употребу авиона Б-707, при чему је износ директних оперативних трошкова био 162.813.346 динара, од чега су само трошкови горива и мазива износили 111.923.552 динара, док је остатак отпадао на трошкове посаде, осигурања авиона, одржавања и амортизације. Индиректни оперативни трошкови износили су 52.955.181 динар, што је подразумевало аеродромске и друге таксе, услугу за путнике (трошкови кабинског особља, исхране путника и сл) и трошкове продаје. Уз још 153.652 динара камате (није назначено на шта), укупни трошкови су процењени на 215.922.203 динара. На бази процене да ће 80% путника чинити странци, ЈАТ је могао да рачуна на девизну стимулацију од 6,3%, односно 6.192.715 динара. Према томе, укупан приход би износио 101.665.266 динара, а уз поменути износ трошкова, резултат је био губитак од 114.455.943 динара.⁵²⁴

Насупрот овоме, у телеграмима Амбасаде СФРЈ у Пекингу навођено је да је линија за Пекинг стабилизована, да су прорадиле „туристичке везе“ и порастао број туриста са Запада, као и да је уговорен превоз кинеских радника на Блиски исток авионима ЈАТ-а. Јављено је да су карте за септембар и октобар распродате, али и да би најављено укидање линије могло да

⁵²² К. Бојовић, *Животни пут једног ваздухопловца*, 164–171.

⁵²³ ДАМСП, ПА, год. 1980. Кина, ф. 75, пов. бр. 4891, писмо амбасадора СФРЈ у Кини Мирка Остојића потпредседнику СИВ-а Браниславу Иконићу, 14. јануар 1980.

⁵²⁴ ДАМСП, ПА, год. 1981, Кина, ф. 62, пов. бр. 444708, допис СКСВ ССИП-у, 7. септембар 1981.

има политичке последице. Очекивано је склапање споразума о туризму са Кином, а сматрало се и да би се укидањем линије раширила представа „о кризи југословенске привреде, нестабилном и несолидном наступу наших предузећа на кинеском тржишту“. У циљу подизања исплативости линије, председник СКСВ Анте Зелић је 19. октобра 1981. у Београду разговарао са генералним директором Генералне управе цивилног ваздухопловства Кине Шен Туом. Он је том приликом пристао на промену трасе југословенске линије преко Дубаија или Совјетског Савеза, па и на њено продужење до Токија, уколико би се јапанске власти са тиме сложиле. Кинези су напоменули да и њихова компанија има губитке на линији за Београд, али да њихова Влада не даје дотације, већ се губици покривају сопственим средствима. Уз амбасаду, и ССИП је сматрао да је потребно из економских и политичких разлога наставити са летовима за Кину.⁵²⁵

Током зиме 1981/1982. године није било летова за Пекинг. Међутим, како је држава ипак пристала да покрије део губитка, донета је одлука о њеној обнови почевши од 1. априла 1982. Поново су коришћени авиони типа Б-707, а уведено је и слетање у Дубаију. Међутим, већ 26. априла 1982. Амбасада СФРЈ у Пекингу известила је ССИП да је сазнала да се ЈАТ спрема да поново укине линију за Пекинг, без обзира на то што су распродати уговорени туристички аранжмани и на бољу попуњеност кабине него раније (у просеку по 85 путника из Београда и 40 из Дубаија за Пекинг, односно по 81 путник из Пекинга за Дубаи и Београд). Поред тога, ЈАТ је повериоцима у Кини дуговао око пола милиона долара за туристичке аранжмане из претходне године, као и за аеродромске таксе. Амбасада је сматрала да би ЈАТ-у требало помоћи да превазиђе тешкоће у пословању и испуни преузете обавезе. Представништво у Пекингу било је парализано због неизвесности даљег рада, а читава ситуација могла је да нанесе штету угледу и ЈАТ-а, и Југославије у Кини. Ипак, ЈАТ је после само два лета укинуо линију за Пекинг, отказао све туристичке аранжмане и 1. августа затворио представништво у Пекингу. Образложење је и даље било да линија није рентабилна. Према информацијама кинеске стране, ЈАТ је остао дужан 170.000 долара за туристичке аранжмане из 1981. и 400.000 долара за гориво. Како је известила југословенска амбасада, „целокупна ситуација око авиолиније ЈАТ-а за Пекинг, често отказивање летова, повремено затварање линије, дуговања за туристичке услуге још из 1981. године, дуговања за гориво и сада дефинитивна ликвидација линије и затварање представништва оставили су веома мучан утисак. Оваквим поступком није оштећена само пословна репутација ЈАТ-а“. ЈАТ је 1987. обновио линију за Пекинг, сада са авионима ДЦ-10 и слетањем у Калкути, одржавајући је до 1992. године.⁵²⁶

До краја ове деценије ЈАТ је покренуо саобраћај према још три дестинације на далеком истоку. Прва је био Куала Лумпур (Малезија) 1985, друга Калкута (Индија) 1986, а трећа Бангкок (Тајланд) 1988. Као основ за отварање ових линија навођене су могућности за извоз југословенске робе и пословање југословенских предузећа у тим земљама. Упадљиво је да је саобраћај са Индијом, уз Југославију једном од водећих несврстаних земаља, покренут веома касно у односу на друге сличне дестинације.⁵²⁷

⁵²⁵ ДАМСП, ПА, год. 1981, Кина, ф. 62, пов. бр. 441181, телеграм Амбасаде СФРЈ у Пекингу ССИП-у, 14. август 1981; исто, пов. бр. 445043, телеграм Амбасаде СФРЈ у Пекингу ССИП-у, 9. септембар 1981; исто, пов. бр. 445363, допис ДСИП-а СКСВ-у, 15. септембар 1981; исто, пов. бр. 453274, забелешка о разговору између председника СКСВ Анте Зелића [...], 20. октобар 1981.

⁵²⁶ ДАМСП, ПА, год 1982, Кина, ф. 58, пов. бр. 47416, допис председника Пословног одбора ЈАТ-а Владимира Ковачевића ССИП-у, 16. фебруар 1982; исто, пов. бр. 421681, телеграм Амбасаде СФРЈ у Пекингу ССИП-у, 26. април 1982; исто, пов. бр. 438581, телеграм Амбасаде СФРЈ у Пекингу ССИП-у, 4. август 1982; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 96; Ј. Simišić, *Bio jedan JAT*, 181–182.

⁵²⁷ АЈ, 130-6637-200, извештај са преговора за закључење споразума о ваздушном саобраћају између СФРЈ и Индије, август 1986; АЈ, 130-6999-198, Предлог основа за вођење преговора у циљу закључивања споразума о ваздушном саобраћају између СФРЈ и Тајланда, мај 1987; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Био један ЈАТ*, 96.



Карта 22: дестинације ЈАТ-а у ваневропском саобраћају 1987. године

Распад СФРЈ одразио се и на међународни саобраћај. Услед отцепљења Словеније, ЈАТ је као југословенски авиопревозилац преузео линије ка Кипру и Израелу на којима је претходно летела Адрија. Поред тога, отворена је и линија Београд – Техеран. Припремано је и отварање редовних линија ка Венецуели и Јужноафричкој Републици, чине би коначно проширио своју мрежу линија ка подсахарској Африци и Јужној Америци. Од тог тренутка, ствари су се развијале у негативном смеру. Децембра 1991. Немачка је увела забрану летења за југословенске авиокомпаније која се у пракси односила само на ЈАТ и Авиогенекс. Десетог јануара 1992. сличну забрану је донела и Италија. Како су санкције постајале све извесније, ЈАТ је постепено редуковао међународни саобраћај већ од марта 1992. САД су забрану саобраћаја са Југославијом увеле 21. маја, тако да су последњи летови из Чикага и Њујорка извршени 17, односно 19. маја. Уследила је и забрана летова за Канаду 24. маја. Санкције су ступиле на снагу 31. маја 1992, а последње летелице су са више дестинација пристигле 2. јуна 1992. Уследио је прекид међународног саобраћаја ЈАТ-а у наредне две године, а на појединим тржиштима и трајно. Као носилац редовног међународног саобраћаја, ЈАТ је до 1990. успео да далеко надмаши европске оквире и имао је разлога да настави са планирањем ширења на нова тржишта, али је ове планове пресекао распад Југославије.⁵²⁸

5.4. Недовршена модернизација флоте

Као што је био случај и у претходном периоду, развој ваздухопловне технике није се заустављао. Нафтна криза из седамдесетих година повећала је тежњу за што већом уштедом горива и тиме довела до појаве још ефикаснијих и штедљивијих мотора, а повећана аутоматизација различитих система у авионима и савремени системи навигације довели су до тога да су посаде углавном сведене на pilota и копилота. Тежња за штедњом довела је и до великог раста популарности елисно-млазних авиона кратког долета и мањег капацитета у односу на млазне за употребу на кратким линијама. Коначно, седамдесете и осамдесете године двадесетог века означиле су и нестанак, односно појаву појединих произвођача на тржишту путничких авиона. Локид је, после комерцијалног неуспеха Трајстара, угасио цивилни ваздухопловни програм и потпуно се усредредио на производњу војних летелица. Даглас је, због слабије продаје својих производа у односу на Боинг, још 1960-их био

⁵²⁸ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 135–138; Ј. Симишић, *Био један ЈАТ*, 289–290, 292; I. Kukobat, “Development of Air Transport...”, 454–455.

приморан на спајање са Мекдонелом, мада је тиме само одложио свој нестанак, будући да је компанија Мекдонел-Даглас спојена са Боингом 1997. године. Коначно, свесне да појединачно неће моћи да се одупру америчкој конкуренцији, западноевропске државе су удружиле своје авиоиндустрије у јединствени концерн Ербас. На другој страни Гвоздене завесе, совјетска авиоиндустрија започела је велику модернизацију развојем више нових путничких авиона (Ил-96, Јак-42, Ту-204) који су коначно достигли квалитет западних, али је овај процес успорен, а затим и прекинут кризом и распадом Совјетског Савеза.⁵²⁹

Иако је ЈАТ у својој флоти користио поуздане и квалитетне авионе, било је јасно да ће и за њих морати да се нађе замена. Нажалост, недостатак документације спречава нас да дамо тачне разлоге за избор одређеног типа летелице, али је могуће извући неке претпоставке из претходних домаћих искустава, светских токова у развоју авијације и извора попут штампе.

У години 1984, флоту ЈАТ-а чинило је тринаест ДЦ-9, девет Б-727, четири Б-707 и два ДЦ-10. На првом месту, ЈАТ је морао пронаћи наследника за ДЦ-9 и Б-727. Обе летелице су повучене из производње до 1984, када је покренут процес обнове флоте за кратке и средње линије. Процењено је да би употреба ових летелица без већих техничких потешкоћа могла да траје још пет, односно десет година, тако да је требало наћи што савременији авион који би што дуже остао у употреби. Иако је Мекдонел-Даглас произвео унапређени ДЦ-9-80, односно МД-80 и чинило се да је логично одабрати авион из исте породице, у ЈАТ-у је закључено да су могућности за даљи развој ДЦ-9 исцрпљене и да је потребно окренути се још модернијим и перспективнијим авионима. Са друге стране, Боинг је до почетка 1980-их одустао од даљег развоја типа Б-727 и усредредио се на модерније варијанте Б-737 и потпуно нови Б-757, пројектован као двомоторна замена за Б-727. ЈАТ је разрадио две варијанте модернизације. Према првој, нове летелице би ушле у употребу већ 1985, а према другој, модернизација би била одложена до 1990. године, с тим да би онда у употребу ушао још савременији авион, што би значило и већи технолошки скок. Победила је прва варијанта и ЈАТ се определио за Б-737-300, поставши први европски корисник ове верзије 1985. године и једна од компанија са најмодернијом флотом на светском нивоу у том тренутку. Да се радило о добром избору говори и чињеница да су последњи авиони овог типа повучени из употребе почетком 2021. године, док у другим деловима света још увек лете. ЈАТ је имао у плану да набави укупно 28 ових авиона као замену за ДЦ-9 и Б-727, који би остали у употреби још неко време у домаћем и чартер саобраћају. Део ових авиона (четири ДЦ-9) је током ове деценије продат америчкој авиокомпанији Нортвест (Northwest Airlines), док је њихово даље отуђење спречено распадом СФРЈ и увођењем санкција Савезној Републици Југославији (СРЈ). Преостали су коришћени у домаћем и европском саобраћају до почетка 21. века, а део је изнајмљиван са посадама у Африку. Већи део ових авиона је напослетку расхолован и продат као отпадни метал.⁵³⁰

Како је на већини домаћих линија ван летње сезоне попуњеност путничке кабине била слаба, а растојања премала да би се на њима користили бржи авиони, показало се да је ЈАТ-у потребан и један елисно-млазни авион кратког долета. Још од повлачења из употребе Конвера ЈАТ није имао авион капацитета мањег од 100 седишта, чије би коришћење на унутрашњим и краћим међународним линијама било исплативо. Већ 1980. помиње се могућност да ЈАТ набави мање авионе, али у том тренутку није озбиљније разматрана. Рачунало се да такве летелице имају веће трошкове одржавања због појачане употребе (велики број кратких летова), као и да би се јавила потреба за школовањем додатних посада и још земаљског особља за нови тип летелице, као и за додатним улагањима у опрему и инфраструктуру. Ипак, закључак је био да би било најисправније у домаћем саобраћају искористити ДЦ-9 на линијама са највећим обимом саобраћаја са авионима капацитета од

⁵²⁹ D. Simons, T. Withington, *The History of Flight*, 175–176; R. G. Grant, *Flight*, 398–401.

⁵³⁰ „Obnova bazne flote“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 292, 15. mart 1984, 3; „Let po svetskim aršinima“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 293–294, 29. mart 1984, 8–9; „Nova flota – garant budućnosti“, *Jugoslovenski aerotransport*, br. 295, 5. april 1984, 1, 3–4; *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, 126, 131; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 122–123; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 211–213, 220–221.

око педесет путника погодним за мање прометне линије, на којима би такви авиони имали мање оперативне трошкове него ДЦ-9.⁵³¹

Озбиљнија разматрања набавке авиона малог капацитета за кратке линије почела су 1982. године у светлу нафтне кризе и схватања да ДЦ-9, у том тренутку окосница флоте ЈАТ-а, постаје неекономичан због велике потрошње горива. У конкуренцији су се нашли британски АТП, холандски Фокер 50, канадски ДХЦ-7 и француско-италијански АТР-42 и АТР-72. Канадски авион је одмах одбачен због премалог капацитета (свега тридесет путника). Упоредне карактеристике преосталих авиона виде се из доње табеле.

Табела 36: поређење карактеристика авиона за регионални саобраћај актуелних око 1987.⁵³²

	Фокер 50	АТР-42	АТР-72	АТП	
Макс. крстарећа брзина на висини 15.000 ст (теж. 97% макс. полетне) 20.000 ст 25.000 ст ст - стопа	281 чворова 275 чворова 260 чворова	268 чворова 265 чворова 255 чворова	286 чворова 284 чворова 268 чворова	255 чворова 242 чворова није достигао висину	
Макс. пратећа брзина на висини 15.000 ст (теж. 97% макс. полетне) 20.000 ст (теж. 97% макс. полетне) 20.000 ст 25.000 ст	231 чворова 243 чворова 243 чворова 247 чворова	226 чворова 238 чворова 238 чворова 252 чворова	није познато није познато није познато није познато	није познато није познато није познато није познато	
плафон лета са оба мотора у раду плафон лета са једним мотором у квару	25.000 ст 10.000 ст	25.000 ст 11.600 ст	-	-	
дужина полетне стазе по прописима ФАР 25 (макс. полетна тежина, услови стандардне атмосфере и аеродром на нивоу мора)	1.050 м	1.030 м	1.270 м	1.539 м	
	2.200 м (X=2.000 м T=30°C)	1.490 м (X=2.000 м T=25°C)	1.510 м (X=1.000 м T=25°C)	2.010 м (X=1.000 м)	
дужина стазе за слетање по прописима ФАР 25, услови стандардне атмосфере	1.050 м	930 м	1.010 м	1.097 м	
долет (при макс. крстарећој брзини, путничка седишта попуњена)	1.152 км	1.674 км	1.836 км	1.152 км	
за релацију од 150 наутичких миља при условима стандардне атмосфере	блок време	44 мин.	43 мин.	42 мин.	48 мин.
	блок гориво	428 кг	387 кг	435 кг	535 кг
	гориво/седиште	8,56 кг/седиште	8,41 кг/седиште	6,59 кг/седиште	8,35 кг/седиште

АТП и Фокер 50 изведени су из старијих модела, у односу на које су били већи и уз више модификација (нови мотори, мање измене у конструкцији, нова електроника). С друге стране, АТР-42 је представљао потпуно нову конструкцију уз ширу примену нових, композитних материјала којима су замењени многи метални делови. Поред тога, АТР се показао као економичнији, комфорнији и тиши од конкуренције. Можда најбољи доказ његових квалитета јесте чињеница да се, уз мање измене, обе варијанте (АТР-42 и продужени АТР-72) и данас производе (2022. године). Године 1987. су од произвођача изнајмљена три авиона АТР-42 која су 1990. враћена после пристизања три нове летелице типа АТР-72. Може се претпоставити да би ЈАТ, да је био у прилици, набавио додатне примерке овог модела авиона које његов наследник, Ер Србија, и даље користи.⁵³³

⁵³¹ Jasenka Rapajić, „Usklađivanje interesa – jedino rešenje“, *Jugoslavenski aerotransport*, br. 160, 26. maj 1980, 5.

⁵³² P. Lakić, „Za kratke linije“, *Aerosvet*, br. 11, juli-avgust 1987, 31.

⁵³³ P. Lakić, „Za kratke linije“, *Aerosvet*, br. 11, juli-avgust 1987, 29–32; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 140–141; Ј. Симишић, *Bio jedan JAT*, 228, 238.

Непосредно пред распад Југославије појавили су се предлози о набавци летелица малог капацитета, погодним за коришћење на секундарним линијама са малим бројем путника и слабије опремљеним аеродромима. Током 1990. у Југославији је извршено више показних летова двомоторног путничког авиона ПЗЛ Ан-28. Ова летелица совјетске конструкције произвођена је по лиценци у Пољској, а намењена је за употребу на линијама са малим протоком путника и робе и на слабо опремљеним аеродромима са кратким полетно-слетним стазама без тврде подлоге. Овакве идеје јављале су се и касније. У листу *Аеросвет* је марта 1992. поменуто још један сличан авион, немачки Дорнијер 228 са деветнаест путничких седишта или 1615 килограма корисне носивости и долетом од 945 километара. Овом авиону је за полетање при максималној маси од 6100 килограма била потребна асфалтна писта дужине 731 метар за полетање и 1040 метара за слетање, а успешно је коришћен од стране компаније Олимпик на рутама ка мањим грчким острвима. Нажалост, није познато да ли је на вишим инстанцама озбиљно разматрана набавка било ког авиона ове категорије. Чак и да јесте, свакако је онемогућена распадом СФРЈ и санкцијама уведеним Савезној Републици Југославији.⁵³⁴

Мада је током осамдесетих година био окосница дуголинијског саобраћаја, требало је пронаћи наследника и за ДЦ-10. ЈАТ се определио за три Мекдонел-Дагласа МД-11, вероватно у жељи да се поједностави одржавање и преобука посада и техничара. Могуће је и да је Мекдонел-Даглас, као и раније, нудио погодности по питању плаћања. Радило се о последњем путничком тромоторцу који је ушао у серијску производњу, а имао је већи капацитет него ДЦ-10 и посаду сведену на два члана. Током 1990. поруџбина је проширена на четири примерка. Иако је ЈАТ требало да постане први корисник овог типа авиона на свету, депозит од четрдесет милиона долара је већ исплаћен произвођачу и започете су припреме за увођење новог типа авиона у саобраћај, убрзо по упућивању стручне екипе која је требало да надзире реализацију овог уговора показало се да очекивања неће бити остварена. Испоставило се да је потрошња горива 7% већа од предвиђене, а долет мањи, као и да ће испорука каснити од шест до дванаест месеци. ЈАТ је стога одлучио да раскине уговор и успео је да поврати 35 милиона долара. Према писању југословенске ваздухопловне штампе из 1992, од самог почетка је било нејасно на чему је Мекдонел-Даглас темељио убеђење да је могуће направити авион за двадесетак тона тежи и са 4.000 километара већим долетом у односу на ДЦ-10 мењајући само моторе, али не и конструкцију крила, тако да је убрзо најављен нов модел, МД-12. Ипак, будући да ови авиони никада нису коришћени на југословенским просторима, незахвално је тврдити какав би био резултат њихове набавке. Са друге стране, већ током 1990-их година је отпочела масовна конверзија летелица овог типа у теретне, тако да у време писања овог рада више ниједан МД-11 на свету није коришћен за превоз путника.⁵³⁵

И Инекс-Адрија је током 1980-их наставила процес модернизације флоте. За разлику од ЈАТ-а, као наследника за ДЦ-9 ова компанија је изабрала МД-80, вероватно вођена логиком да се ради о новој варијанти већ опробане летелице. Пред Зимске олимпијске игре у Сарајеву 1984, Инекс-Адрија је набавила два четворомоторна елисно-млазна авиона ДХЦ-7 канадске производње. Ови авиони су били погодни за кратке линије са малим бројем путника и употребу са мањих аеродрома, тако да је вероватно планирано да се претежно користе у домаћем саобраћају. Коначно, Адрија је 1989. постала први корисник европског А-320 на југословенским просторима. У својим мемоарима Франц Север тврди да је ова набавка изведена без претходне анализе, а на основу идеје његовог наследника на месту директора, Јанеза Коцијанчича, као и комерцијалног директора, који су у томе имали подршку пилота. Ову тврдњу није било могуће доказати.⁵³⁶

⁵³⁴ Slobodan Gvozdenović, „Kako povezati Srbiju“, *Aerosvet*, br. 19, mart 1992, 6–8.

⁵³⁵ AJ, 579–479, Решење СССВ о утврђивању испитног програма обуке и провере стручне способности летачког особља на авиону МД-11, 1. новембар 1990; „MD-11 nije ispunio ocekivanja“, *Aerosvet*, br. 19, mart 1992, 9; J. Simišić, *Bio jedan JAT*, 235.

⁵³⁶ „Pet letal A-320“, *Adria*, br. 10, oktobar 1984, 4; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 72; F. Sever, *Brnik*, 435.

Осамдесете године донеле су и преоријентацију Авиогенекса ка западној техници. Већ 1981. су као замене за Ту-134 разматрани совјетски Јак-42 и амерички Б-737 и ДЦ-9. У појединим изворима раније је помињан и совјетски Ту-154, али се од даљих набавки источноевропске технике одустало, а последња четири примерка Ту-134 враћена су у СССР почетком 1990. године. Оваква могућност наслућивала се већ 1978. године, када је на обележавању десете годишњице од оснивања предузећа изнет став да Авиогенекс, иако је оријентисан на совјетску технику, може прећи и на летелице другог порекла уколико се такав корак учини потребним. Разлог за овакав потез треба тражити у изразитој оријентацији Авиогенекса и Југотурса ка западноевропском тржишту, као и у већој економичности западних летелица. Најпре су током 1983. купљена два председничка Боинга 727, што је значајно подигло рентабилност пословања. Током 1985. је набављен још један из Италије. У даљим разматрањима будућности флоте донета је одлука да се још неко време не набављају нови авиони, већ половни, али још увек економични, што је довело до куповине још два Б-727. Почевши од 1987. купљена су и четири Б-737-200, од чега два нова и два половна. Иако се радило о авионима који су током те деценије изашли из производње, они су и даље били конкурентни на светском нивоу, а делови за њих су били лако доступни. Према сећањима Марка Ивковића, Авиогенекс је намеравао да набави Б-737 неке модерније верзије и тиме потпуно обнови флоту, али је такве намере спречио распад Југославије. Југословенске авиокомпаније су, као што је изложено, наставиле да прате развој ваздухопловства у свету. Дobar пример за то је чињеница да је ЈАТ био први европски корисник Б-737-300. Поред тога, изведен је коначан раскид са куповином путничких авиона совјетског порекла. Ипак, када се ради о ЈАТ-у и Авиогенексу, овај круг модернизације није окончан на уобичајени начин, заменом застареле технике, већ насилно, распадом Југославије и санкцијама.⁵³⁷

⁵³⁷ Miroslav Spasić, „Na dobrom putu“, *Genex informator*, br. 8, maj 1978, 13; „Gotovo sav prihod u devizama, a gorivo polovina troškova“, *Genex informator*, br. 30, avgust 1981, 8; „Na čvršćim krilima“, *Genex informator*, br. 49, novembar 1984, 11–13; „Konačno opredeljenje - Boeingovi avioni?“, *Genex informator*, br. 57, decembar 1985, 7–8; Jovanka Arsić, „Rastanak sa avionima Tupoljev“, *Genex informator*, br. 93, januar 1990; 20; изјава Марка Ивковића дата аутору, Београд, 13. фебруар 2020; I. Gorjup, *Aviogenex*, ; Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 89.

6. Закључак

Ваздушни саобраћај се на југословенским просторима појавио у приближно исто време као у другим деловима света, прошавши кроз неколико фаза у свом развоју. Прва, која обухвата период пре Другог светског рата, обележена је приватном иницијативом, односно одсуством државног власништва над јединим авиопревозиоцем у земљи, саобраћањем искључиво током летачке сезоне ограниченог трајања, изразитом оријентацијом на домаћи саобраћај и постепеном модернизацијом флоте. Прве поштанске линије у Краљевству СХС одржавало је војно ваздухопловство, али су оне укинута после нормализације копненог саобраћаја. Ваздушни саобраћај са Југославијом прво је успоставило француско-румунско предузеће ЦФРНА 1923. године, које је одржавало трансевропску линију Париз – Истанбул. Загребачки привредници су у најмање два наврата исказивали намеру да оснују друштва за ваздушни саобраћај, али без успеха. Тек после покушаја представника немачког капитала да 1925. године добију монопол на ваздушни саобраћај у Краљевини СХС интензивирао је рад на оснивању домаћег авиопревозиоца, што се коначно и десило 1927. са оснивањем Аеропута. Саобраћај је покренут 1928. и вршен је само током летачке сезоне, од пролећа до јесени, за шта су постојала три разлога. Први је била слаба опремљеност аеродрома, који су имали примитивне пристанишне комплексе, скромна радио-навигациона средства (или их нису ни имали), други – велика осетљивост летелица на метеоролошке услове, а трећи – недовољан износ субвенција да би се покрили трошкови целогодишњег саобраћаја. Без субвенција, Аеропут не би био у стању да опстане, али треба имати у виду да су у читавом свету државе на различите начине материјално помагале ваздушни саобраћај. Аеропут је био претежно окренут унутрашњем саобраћају, појачавши мрежу међународних линија тек у годинама пред Други светски рат. Унутрашње линије су отворане између водећих привредних и туристичких центара у земљи, при чему су неке од њих представљале скоро једину везу између појединих делова земље услед непостојања или лошег квалитета других видова саобраћаја. Међународне линије су отворане ка суседним земљама, пратећи главне токове европског ваздушног саобраћаја, а од друге половине 1930-их година и заокрет у југословенској спољној политици усмерен ка побољшању односа са бившим непријатељима из Првог светског рата. У тренутку када је почео са радом, Аеропут је имао свега три пилота, да би њихов број постепено растао. Колико је познато, сви су летачку каријеру започели у војсци. Коришћени су авиони са клипним моторима који су постепено унапређивани (прелазак са дрвене на металну конструкцију, увођење инструмената за летење без спољне видљивости, постепено раст капацитета). Забележене су четири катастрофе путничких авиона, а којих су три биле изазване искључиво грешком посаде, док су у четвртм случају удесу допринели и метеоролошки услови. Упркос покушају оснивања Ваздухопловне дирекције у саставу Министарства саобраћаја из 1928. године, цивилно ваздухопловство је током читавог међуратног периода остало у надлежности Штаба ваздухопловства, односно војске.

Друга фаза, од 1945. до 1963. године, представља период употребе клипне авијације, тежње да се повежу најзначајнији југословенски привредни, политички и туристички центри, постепено повећавању значаја међународног саобраћаја и кадровском зависношћу ваздушног саобраћаја од војске и спортског ваздухопловства. За обнову југословенског ваздушног саобраћаја после Другог светског рата заслужно је ваздухопловство Југословенске армије, које је обезбедило материјалну и кадровску основу за његов даљи развој. Државни органи надлежни за цивилно ваздухопловство прошли су кроз неколико трансформација све до коначног раздвајања послова државне управе од авиопревозилаца 1952. године. Први општи пропис којим је уређивано цивилно ваздухопловство, Уредба о ваздушној пловидби, донет је 1949. године као привремен, али је остао на снази знатно дуже од очекиваног. Југословенски аеротранспорт и југословенско-совјетска ЈУСТА основани су 1947, али је од 1949. саобраћај одржавао само ЈАТ. Све до половине 1950-их година пословање ЈАТ-а је било обележено низом нерационалних потеза (претерано усложњена унутрашња организација за релативно мало предузеће, слабо искоришћење флоте, прекомерни трошкови

представништава, репрезентације и службених путовања, неправилно вођење књига, несистематичне набавке). Ситуација је почела да се поправља у другој половини те деценије: појачан је међународни саобраћај, порасло искоришћење флоте, започето систематичније планирање развоја компаније, смањен је удео државних дотација у приходима). Аеродроми су углавном и даље имали травнате површине и мале пристанишне зграде, док је опремљеност земаљским средствима за везу и навигацију била слаба, али је при крају овог периода започет велики програм модернизације аеродрома и мреже радио-навигационих средстава. Аеродроми стално отворени за саобраћај налазили су се скоро искључиво у главним градовима југословенских република, док су у туристичким центрима били отворени само током летње сезоне. Међународни саобраћај је пратио спољну политику југословенске државе, тако да су прве међународне линије отворене ка земљама народне демократије, да би затим биле укинуте после доношења Резолуције Информбироа. Окретање Југославије Западу, али и политици несврставања довело је до отварања линија ка Западној Европи, Блиском истоку и Северној Африци, док је обнова саобраћаја са Источном Европом започета 1956. године. Присуство страних авиокомпанија на југословенском тржишту постепено је расло током друге половине 1950-их година, а Југославија је постала значајна транзитна земља на релацијама између Европе, Средњег истока и Африке. Први летачи су у ваздушни саобраћај распоређени из војног ваздухопловства, при чему је међу њима било бивших летача Аеропута и предратног Ваздухопловства војске, који су током Другог светског рата служили на различитим странама (Југословенска војска ван отаџбине, британско војно ваздухопловство, Народноослободилачка војска Југославије, Зракопловство Независне Државе Хрватске) или су били у заробљеништву. Нови летачи и други кадрови су примани искључиво из Југословенског ратног ваздухопловства и Ваздухопловног савеза Југославије, будући да посебне установе за школовање летача, контролора летења, техничара и других радника потребних ваздушном саобраћају нису постојале. Први путнички авиони су набављани из савезничких ратних вишкова и затим преправљани у цивилне, што је била распрострањена пракса у читавом свету. Током 1950-их година у употребу су уведени савременији клипни авиони већег капацитета и са бољом опремом (кабина под притиском, јачи мотори, додатна опрема за летење по инструментима). Већ у овом периоду учвршћена је оријентација југословенског ваздушног саобраћаја ка набавци летелица западне производње, нарочито америчке. Овај период обележен је и низом удеса који су углавном изазвани људским фактором, односно непоштовањем процедура од стране пилота и недовољном обученошћу за управљање модернијим ваздухопловима. Југословенски путнички авиони су у неколико наврата били и предмет отмица. Отмичари су у појединим случајевима били и чланови посада ЈАТ-ових авиона, а циљ им је био да напусте земљу и пребегну на Запад због неслагања са југословенским државним и политичким поретком.

Трећа фаза, од 1963. до 1978, представља период свеобухватне модернизације ваздушног саобраћаја. Донето је више закона о ваздушној пловидби који су пратили развој ваздухопловне технике, али и промене у југословенском управном систему. Државни органи надлежни за цивилно ваздухопловство су поново прошли кроз неколико трансформација, да би при крају овог периода добили облик који су задржали до распада Југославије. Основане су три нове авиокомпаније (Адрија, Пан Адрија и Авиогенекс) чија је основна делатност био чартер саобраћај, претежно намењен превозу туриста. Упркос томе, у појави неких од ових компанија оцртава се тежња појединих југословенских република (нарочито Словеније) ка стварању националног авиопревозиоца. Ова тежња довела је и до борбе за опстанак Адрије која је довела до њеног припајања Интерекспорту, после чега је пословала као Инекс-Адрија. Авиопревозиоци су у овом периоду били организовани најпре као предузећа, а затим као организације удруженог рада. Због своје величине и положаја националне авиокомпаније, ЈАТ је имао најсложенију структуру, а за њим Пан Адрија. Са друге стране, иако су имали скоро исте службе као ЈАТ и Пан Адрија (саобраћајну, техничку, комерцијалну, општу), Авиогенекс и Инекс-Адрија су избегли деобу на мање радне организације. Поред тога, ове две компаније биле су посвећене искључиво саобраћајној делатности, док су ЈАТ и Пан

Адрија обухватала и привредну и лаку авијацију. Овоме је допринела и чињеница да се радило о организационим јединицама већих радних организација које су се бавиле и спољном трговином и туризмом. Аеродроми су реконструисани изградњом површина са чврстом подлогом и нових пристанишних комплекса, а постављена су и многа модерна радио-навигациона и средства за везу. Ово је омогућило извесно слабљење сезонског карактера ваздушног саобраћаја, будући да су сва ваздухопловна пристаништа после реконструкције била отворена током целе године. Тежиште саобраћаја пребачено је на међународне линије и чартер саобраћај, који су доносили знатно већу зараду од домаћих линија. Постепено је уведен и дуголинијски саобраћај са Северном Америком, Аустралијом и Кином, најпре кроз чартер летове, а затим и редовне линије. Овакав систем био је неопходан због лакше процедуре за издавање дозвола за ванредне летове, будући да за то није био потребан међудржавни споразум о ваздушном саобраћају. Ваздушни саобраћај се постепено ослободио кадровске зависности од војног и спортског ваздухопловства оснивањем школских центара авиокомпанија и службе контроле летења, као и посебних пилотских школа у којима су пилоти од почетка школовани за потребе саобраћаја. Тиме је ваздушни саобраћај унапређен на више начина. Елиминисане су разлике у обуци између спортских и војних пилота, добијани су кадрови од почетка формирано према стандардима цивилног ваздухопловства и постало је могуће планирати број полазника курсева и ученика школа у складу са потребама ваздушног саобраћаја. Млазни авиони, већи, бржи и комфорнији од клипних, су од 1963. до половине 1970-их година постепено постали основ саобраћајне флоте. У њиховој набавци се примећују две етапе. Почетна се односи на увођење у употребу *Каравеле*, која је послужила прилагођавању ваздушног саобраћаја потпуно новој технологији и процедурама, али су носиоци саобраћаја и даље били клипни авиони. У другој етапи је дошло до потпуног преласка на млазне авионе и куповине летелица за дуге линије. И тај подухват је изведен поступно, набавком половних летелица у циљу разраде тржишта и прилагођавања посада и другог особља на дуголинијски саобраћај, а затим преласком на модерније летелице већег капацитета. После дужег низа година, у периоду од 1971. до 1981. догодило се више катастрофа путничких авиона које су, попут ранијих, биле изазване деловањем људског фактора, односно посаде и контроле летења. У случају удеса ЈАТ-овог авиона над Чехословачком 1972, посада и путници су били жртве терориста. Последња отмица једног југословенског путничког авиона догодила се 1981. године из политичких разлога, док су у неколико случајева страни авиони отети у другим земљама слетали на југословенске аеродроме.

У четвртој фази, од 1978. до 1992, југословенски ваздушни саобраћај је достигао свој врхунац, да би се затим суочио са кризом и распадом земље. Број авиокомпанија опао је најпре на три (ЈАТ, Инекс-Адрија, Авиогенекс) после гашења Пан Адрије, односно Транс Адрије, која је припојена ЈАТ-у. У годинама пред распад Југославије започео је њихов прелазак са самоуправног на тржишни систем пословања трансформацијом из радних организација у предузећа. Ово се нарочито односи на ЈАТ, који је 1989. поново постао јединствено предузеће, док је Авиогенекс постао једна од дирекција Генералекспорта. Адрија је 1986. иступила из Интерекспорта. Током 1987. и 1988. ЈАТ је превозио по 4.000.000 путника годишње, што је био најбољи резултат током читавог његовог постојања, после чега је уследио пад изазван привредном кризом, распадом социјалистичке и увођењем санкција Савезној Републици Југославији. Почевши од 1990, основано је више нових авиокомпанија, од којих су неке представљале националне превозиоце отцепљених југословенских република. Аеродромска мрежа је заокружена и није се значајније ширила. Тежиште активности авиокомпанија остало је на међународном саобраћају (редовном и чартер) који је остао профитабилнији од домаћег, а ЈАТ се припремао за ширење на нова тржишта у дуголинијском саобраћају. Покренута је и модернизација флоте набавком нове генерације млазних авиона, али и увођењем у употребу мањих, елисно-млазних летелица погодних за унутрашњи саобраћај. У том тренутку, југословенске авиокомпаније су успеле да се сврстају у ред боље опремљених у светским размерама. Ови процеси нису прекинути доласком до

свог логичног завршетка, већ их је зауставио распад Југославије. Ово се најбоље види по флоти југословенских авиокомпанија, коју су 1991. у основи још увек чинили авиони произведени током 1970-их година и чија је замена новијим летелицама тек започела.

Распад СФРЈ у потпуности је променио услове у којима се одвијао ваздушни саобраћај на просторима бивше државе. ЈАТ и Авиогенекс су били погођени санкцијама уведеним СРЈ 1992. и наредне две године су пословали само у унутрашњем саобраћају. Од 1994. су почели да се враћају на инострана тржишта, мада су поједина трајно изгубљена. Адрија је и званично постала национални авиопревозилац Словеније, али је морала да прилагоди своје пословање новонасталим околностима. Изгубила је највећи део ранијих дестинација у виду туристичких места дуж хрватске и црногорске обале јадранског мора, тако да је морала да промени своју пословну оријентацију и постане редован авиопревозилац. Распад је довео и до тога да су све бивше југословенске републике задржале само делове некадашње аеродромске мреже, прилагођене потребама много веће државе и тешко прилагодљиве новим условима. Све државе су морале да организују и сопствене државне органе за цивилно ваздухопловство и службе контроле летења, док су заједничку службу задржале само Србија и Црна Гора.

Ваздушни саобраћај обликовало је седам чинилаца од којих нису сви били заступљени током читавог посматраног периода. Ови чиниоци су се често прожимали и деловали заједнички. Први су државни органи и ваздухопловно законодавство. Организација установа надлежних за цивилно ваздухопловство, а тиме и ваздушни саобраћај, пратила је промене у државном поретку, али и потребу да се на адекватан начин одговори на развој ваздухопловства. Исто важи и за прописе. Други фактор су авиопревозиоци, односно предузећа чија је основна делатност био ваздушни саобраћај. Њихове активности биле су условљене економском моћи земље и њеним спољнополитичким положајем, као и сопственим могућностима и техничким напретком ваздухопловства у свету. Систем управљања авиопревозиоцима пратио је развој друштвених, привредних и политичких односа, прешавши пут од чврстог управљања у складу са планском привредом, преко почетне фазе самоуправљања и његовог пуног размаха са успостављањем организација удруженог рада и друштвене својине до почетка транзиције ка капитализму у завршној етапи. Овде је неопходно истаћи особеност Југославије у односу на друге социјалистичке земље у виду постојања више авиокомпанија у исто време, у чему се уочава тенденција појединих република ка што већој самосталности у односу на федерацију. Упадљиво је и да су авиопревозиоци, нарочито ЈАТ и Адрија, умели да дођу у сукоб интереса на појединим тржиштима, упркос прокламованој политици договора о подели тржишта или заједничком наступу у иностранству. Покушај интеграције југословенских авиопревозилаца у јединствен систем или удружење није успео, вероватно услед комбинације политичких разлога и недостатка воље са стране самих компанија. Трећи чинилац су аеродромска мрежа, земаљска инфраструктура и домаћи саобраћај. Размештај и степен развоја аеродрома и пратеће инфраструктуре били су условљени спојем економских, географских, технолошких, војних и политичких фактора. Домаћи саобраћај је био претежно везан за повезивање политичких и привредних центара и туристичких дестинација на приморју. Четврти је развој међународног саобраћаја, условљен спољнополитичким положајем, развојем туризма, али и амбицијама југословенске државе. Пети је кадровска политика. Дугогодишња зависност ваздушног саобраћаја од попуне особљем из војног и спортског прекинута је током 1970-их година формирањем наменских наставних установа. Шести је политика набавке саобраћајних средстава, односно ваздухоплова. Она је била блиско повезана са напретком технологије, степеном развоја аеродромске мреже и платежним способностима државе и авиопревозилаца. Значајна особина југословенског ваздушног саобраћаја била је трајна оријентација ка техници западне производње, претежно америчке, уз поједине изузетке. Седми је била безбедност. Готово сви удеси у југословенском ваздушном саобраћају били су изазвани људским фактором, а мере за уклањање њихових узрока захтевале су блиску сарадњу авиопревозилаца и државе. Ниједан удес није био изазван недостацима у

конструкцији или одржавању техничких средстава, што говори да су поштовани стандарди у одржавању и да су југословенске авиокомпаније набављале квалитетне авионе.

Имајући у виду да су се одвијале у битно другачијим историјским околностима, очекивало би се да између прве и осталих фаза у развоју југословенског ваздушног саобраћаја нема скоро ничег заједничког. Ипак, постоји одређени број сличности који омогућава да се говори о континуитету међу њима. Географија Југославије је током читаве њене историје остала непромењена, тако да је ваздушни саобраћај и пре, и после Другог светског рата био најбржи вид саобраћаја између различитих делова земље, а у неким случајевима и главни. Југословенски авиопревозиоци су кроз скоро читаву своју историју пословали са губицима или на граници рентабилности. Било да се радило о субвенцијама, дотацијама или другим видовима помоћи, држава је у границама својих могућности помагала ваздушни саобраћај, без обзира на то да ли је привредни систем у основи био капиталистички или социјалистички. Југославија у томе не представља усамљен случај. Све државе света штитиле су своје авиопревозиоце од конкуренције инсистирањем на реципроцитету приликом склапања споразума о ваздушном саобраћају, субвенцијама и другим мерама. Ваздушни саобраћај је током читавог постојања југословенске државе задржао изразито сезонски карактер, мада се он исказивао на различите начине. Пре Другог светског рата се радило о одржавању саобраћаја само током летачке сезоне, а после – кроз обављање највећег дела укупног годишњег саобраћаја у летњој сезони. Иако је постојала веза између ваздушног саобраћаја и туризма, посебно на јадранском приморју, статистика показује да је већина туриста, како домаћих, тако и страних, користила друге видове саобраћаја. Међународни саобраћај је увек био повезан са комбинацијом економских и политичких мотива. Економски мотиви су се односили на зараду, посебно кроз прилив девизних средстава, а политички – на жељу за присуством у одређеним деловима света и показивање престижа државе. Држава је и пре, и после Другог светског рата утицала на избор ваздухоплова, мада са различитим мотивима. Пре рата се радило о заштити домаће авиоиндустрије, а после рата – о што повољнијим условима плаћања. Из тих разлога су у одређеним случајевима набављене летелице које из комерцијалних и техничких разлога нису представљале први избор авиопревозилаца. Држава се често мешала и у кадровска решења за руководеће позиције. У односу на остале гране саобраћаја, ваздушни је увек бележио најмањи, готово безначајан број превезених путника, а нарочито количину превезене робе, али се од њега никада није ни очекивало да парира железничком, друмском, речном или поморском саобраћају по тим питањима, без обзира на раст капацитета. Уз то, ваздушни саобраћај је остао релативно недоступан најширим слојевима становништва, а број превезених путника би био и мањи да није било државне интервенције у виду ограничавања цена на унутрашњим линијама. Главна преимућства ваздушног саобраћаја у односу на остале увек су били брзина и удобност. Развијајући се у складу са потребама, могућностима и приликама у земљи, ваздушни саобраћај у Југославији је током њеног постојања успео да се развије до завидног нивоа пратећи светске токове у цивилном ваздухопловству.

7. Скраћенице

AJ – Архив Југославије
BEA – Британске европске авиолиније (BEA – British European Airways)
BOAC – Британска корпорација за прекоморске авиолиније (BOAC – British Overseas Airways Corporation)
BSAA – Британске јужноамеричке авиолиније (BSAA – British South American Airways)
вЈА – ваздухопловство Југословенске армије
VOR – неусмерени радио-фар високе фреквенције (VOR – Very High Frequency Omnidirectional Radio Range)
ВСЈ – Ваздухопловни савез Југославије
ГУВС – Главна управа ваздушног саобраћаја
ГУЦВ – Главна управа цивилног ваздухопловства
ГУЦВС – Главна управа цивилног ваздушног саобраћаја
ДАМСП, ПА – Дипломатски архив Министарства спољних послова, Политичка архива
ДЕЛАГ – Немачко акционарско друштво за путовање ваздушним бродовима (DELAG – Deutsche Luftschiffahrts Aktiengesellschaft)
ДЕРУЛУФТ – Немачко-руско друштво за ваздушни саобраћај (DERULUFT – Deutsche-Russische Luftverkehrsgesellschaft)
ДМЕ – опрема за мерење растојања (DME – Distance Measuring Equipment)
ДСИП – Државни секретаријат за иностране послове
ДСНО – Државни секретаријат за народну одбрану
ДЦВП – Дирекција за цивилну ваздушну пловидбу
ДФЈ – Демократска Федеративна Југославија
ЕЕЕС – Грчко друштво за ваздушни саобраћај
ЕТОПС – Стандарди за оперативне перформансе двомоторних авиона великог долета (ETOPS – Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards)
ЗВП – Закон о ваздушној пловидби
ИАТА – Међународно удружење авиопревозилаца (IATA – International Air Transport Association)
ИКАО – Међународна организација за цивилно ваздухопловство (ICAO – International Civil Aviation Organisation)
ИЛС – систем за инструментално слетање (ILS – Instrument Landing System)
ЈА – Југословенска армија
ЈАТ – Југословенски аеротранспорт
ЈНА – Југословенска народна армија
ЈРВ – Југословенско ратно ваздухопловство
ЈУСТА – Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА – Југославско-советское акционерное общество гражданской авиации)
КВАНТАС – Ваздушне линије Квинсленда и Северне Територије, национална авиокомпанија Аустралије (QUANTAS – Queensland And Northern Territory Aerial Services)
КЛМ – Краљевска авиокомпанија, национална авиокомпанија Холандије (KLM – Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)
КРВ – Командант Ратног ваздухопловства
ЛАРЕС – Румунске државне ваздушне линије (LARES – Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat)
ЛОТ – Пољске ваздушне линије (Polskie Linie Lotnicze LOT)
МАЛЕВ – Мађарска ваздухопловна компанија (Malév – Magyar Légiközlekedési Vállalat)
МАСОВЛЕТ – Мађарско-совјетско друштво за ваздушни саобраћај (MASZOVLET – Magyar-Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt)
МВ – Музеј ваздухопловства
НДБ – неусмерени радио-фар (NDB – Non-Directional Beacon)
НДР – Немачка Демократска Република

НОВЈ – Народноослободилачка војска Југославије
 НР – Народна Република
 ООУР – основна организација удруженог рада
 ОУР – организација удруженог рада
 пкм – путнички километар
 САБЕНА – Белгијско акционарско друштво за ваздушну пловидбу (SABENA – Société anonyme belge d'Exploitation de la Navigation aérienne)
 САД – Сједињене Америчке Државе
 САС – Скандинавски авиосистем (SAS – Scandinavian Airlines System)
 СВИ – Савезни ваздухопловни инспекторат
 СВЦ – Савезни ваздухопловни центар
 СИВ – Савезно извршно веће
 СКЈ – Савез комуниста Југославије
 СКСВ – Савезни комитет за саобраћај и везе
 СР – Социјалистичка Република
 СРЈ – Савезна Република Југославија
 ССИП – Савезни секретаријат за иностране послове
 ССНО – Савезни секретаријат за народну одбрану
 СССР – Савезни секретаријат за саобраћај и везе
 СССР – Савез Совјетских Социјалистичких Република
 СУКЛ – Савезна управа за контролу летења
 СУЦВП – Савезна управа за цивилну ваздушну пловидбу
 СФРЈ – Социјалистичка Федеративна Република Југославија
 ТАБСО – Бугарско-совјетско друштво за ваздушни саобраћај (Транспортно-авиационно бългало-съветско общество)
 ТАРОМ – Румунски аеротранспорт (TAROM – Transporturile Aeriene Române)
 ТАРС – Румунско-совјетско друштво за ваздушни саобраћај (TARS - Transporturi Aeriene Româno-Sovietice)
 ТВА – Транс ворлд ерлајнс (TWA – Trans World Airlines)
 ТАЕ – Грчка национална авиокомпанија
 ТАИ – Друштво за интерконтинентални ваздушни саобраћај (TAI – Compagnie des transports aériens intercontinentaux)
 УАТ – Ваздушно-поморска транспортна унија (UAT – Union Aéromaritime de Transport)
 УНРРА – Управа Уједињених нација за помоћ и обнову (UNRRA – United Nations Relief and Rehabilitation Administration)
 УЦВ – Управа цивилног ваздухопловства
 ФАА – Савезна управа за ваздухопловство САД (FAA – Federal Aviation Administration)
 ФНРЈ – Федеративна Народна Република Југославија
 ЦИДНА – Међународно друштво за ваздушну пловидбу (CIDNA – Compagnie internationale de navigation aérienne)
 ЦИНА – Међународна комисија за ваздушну пловидбу (CINA – Commission internationale de navigation aérienne)
 ЦФРНА – Француско-румунско друштво за ваздушну пловидбу (CFRNA – Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne)
 ЧСА – Чехословачке државне авиолиније (ČSA – Československé státní aerolinie)

8. Прилози

Прилог 1: статистика југословенског ваздушног саобраћаја 1928–1992.*

Год.	Број авиона на крају године	Број путничких седишта	Број линија у току године	Укупна дужина линија (км)	Деонички летови	Авиокилометри (у хиљадама)	Часови летења	Превезено путника (у хиљадама)	Превезено терета (у тонама)
1928	4	20	1	359	411	146	965	1.3	10
1929	6	30	3	1378	510	192	1233	1.8	13
1930	6	30	6	2479	1098	283	1815	2.1	33
1931	8	***	5	2480	1037	250	1701	1,8	29
1932	9	***	3	1600	925	241	1542	1	18
1933	9	***	7	2294	937	229	1420	1.5	7
1934	10	***	8	2365	1543	245	1483	3.5	7
1935	11	***	6	2040	1850	283	1823	4.3	18
1936	10	***	5	1901	1916	321	1975	4.3	17
1937	11	***	8	2917	2030	430	2064	5.6	123
1938	12	***	12	5606	2053	533	2353	7.7	138
1939	14	***	13	4857	2776	623	2815	12,7	185
1940	12	***	13	5090	3410	726	3267	15	232
1941–1945	///	///	///	///	///	///	///	///	///
1946	10 (?)	190	9	3365	721	261	1411	10	101
1947	14	207	12	5797	3153	850	3954	33	202
1948	21	376	10	4432	2203	688	3135	28	293
1949	11	210	8	4155	2301	790	3553	27	194
1950	13	189	14	6820	5391	1917	7844	87	669
1951	11	224	20	9466	6372	2171	9478	87	801
1952	11	252	19	9991	5746	2028	8768	61	605
1953	13	308	21	11386	5670	2055	8793	69	823
1954	14	352	27	14670	6876	2729	11772	80	1153
1955	15	396	32	30795	8115	3261	12760	104	1019
1956	14	352	28	29275	7084	3101	11934	94	1092
1957	22	545	39	28650	7597	3268	12214	112	1103
1958	22	545	38	25685	8442	3747	14373	130	1156
1959	23	676	35	23055	10382	4360	16685	167	1541
1960	23	676	44	31275	12882	5345	20217	228	2088
1961	29	1036	46	31315	15944	6796	25058	272	2934
1962	29	1084	47	34320	15878	7236	25009	308	3195
1963	24	1034	57	53040	17968	8978	28206	437	3912

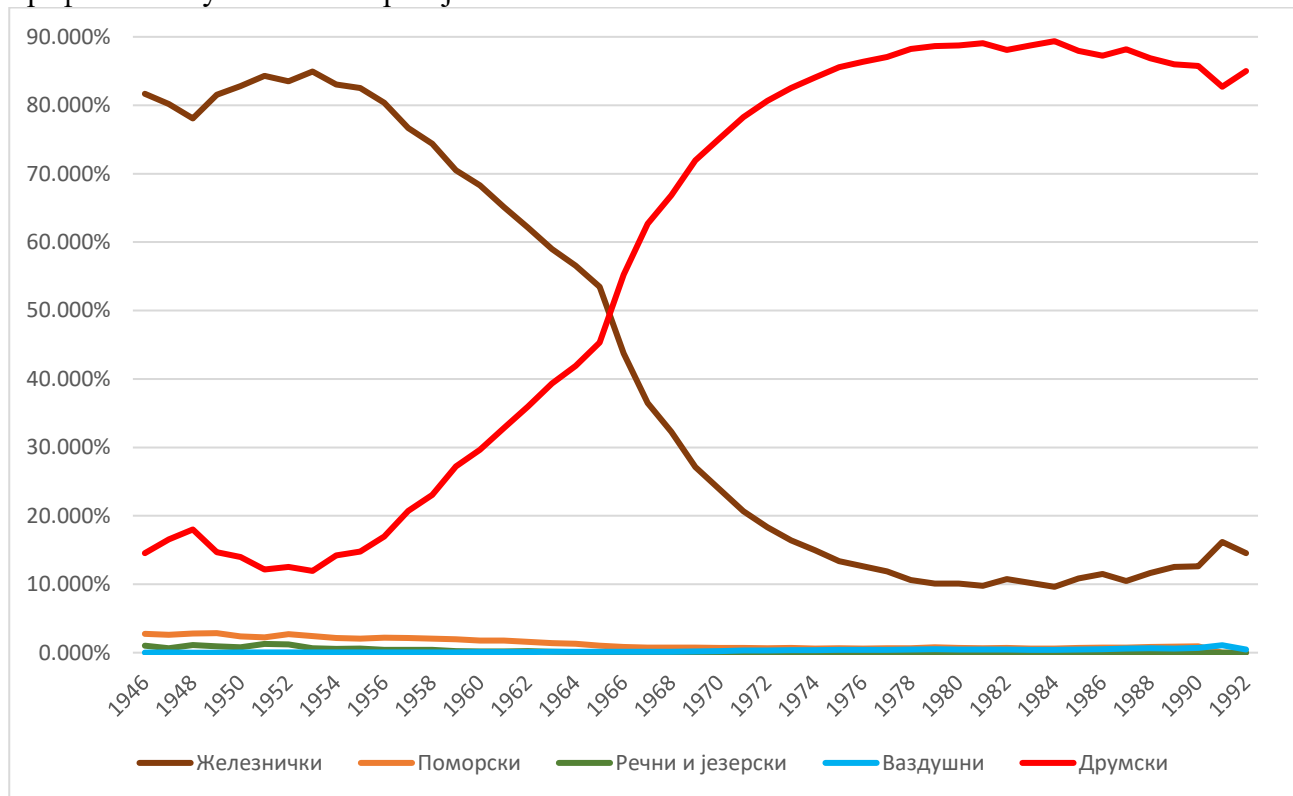
Наставља се на следећој страни

* Подаци за период закључно са 1987. годином преузети су из: *Jugoslavija 1918–1988. Statistički godišnjak*, ruk. red. Dušan Miljković, Beograd 1989, 294. За период 1988–1992. коришћена су одговарајућа издања *Статистичког годишњака Југославије*. Подаци за 1991. и 1992. годину односе се само на територију Савезне Републике Југославије. Сви подаци се односе само на резултате рада југословенских авиопревозилаца. Број деоничких летова представља укупан број полетања и слетања авиона у ваздушном саобраћају. Авиокилометри представљају укупно растојање које су прелетели авиони у ваздушном саобраћају. Часови летења су рачунати од старта до гашења мотора. Није било могуће утврдити податке о броју путничких седишта за период 1931–1940, нити о броју линија у периоду 1988–1992. године.

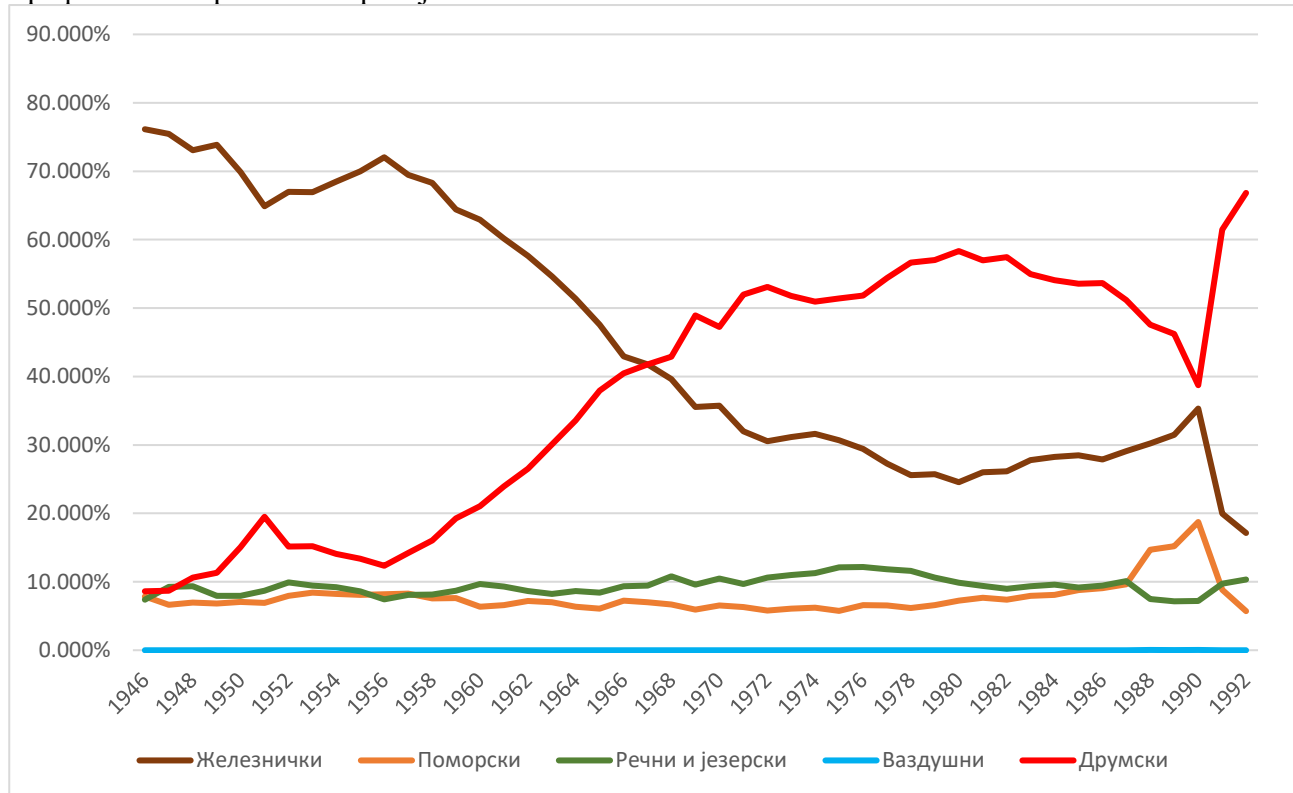
Год.	Број авиона на крају године	Број путничких седишта	Број линија у току године	Укупна дужина линија (км)	Деонички летови	Авиокилометри (у хиљадама)	Часови летења	Превезено путника (у хиљадама)	Превезено терета (у тонама)
1964	24	1034	67	59870	20584	10810	33261	541	4906
1965	30	1246	78	70510	24097	13461	40457	634	5039
1966	30	1295	77	71700	24257	14643	41114	592	5551
1967	30	1362	86	83250	25659	14874	40737	638	6689
1968	26	1426	98	97905	27708	16969	43033	744	7071
1969	31	1789	129	117485	34392	22089	50878	1070	8179
1970	36	2623	152	150395	41448	28795	57273	1520	10855
1971	41	3185	140	121300	49567	36595	68246	2097	13115
1972	43	3432	144	121140	54936	41208	75277	2415	12813
1973	43	3924	153	123465	59810	46397	79122	3044	15436
1974	47	4653	151	126930	62675	48031	80559	3317	17908
1975	47	4840	149	147391	68950	52752	88113	3949	26694
1976	47	4963	161	182005	64843	53463	86154	3947	26942
1977	39	4518	153	173820	64012	52584	84305	4130	32258
1978	41	4886	155	203060	71990	59403	96592	4950	29603
1979	50	5227	175	311360	78794	64257	106850	5275	35314
1980	49	5465	201	294375	74969	61529	101029	4736	32479
1981	50	5625	175	249200	71997	55903	99790	5068	35639
1982	52	6011	171	278426	67565	53459	94865	4806	39391
1983	46	6409	228	282242	62596	49284	86878	4728	37581
1984	48	6409	212	331376	60532	57696	99740	4962	39997
1985	50	6904	192	326812	74732	60711	108623	5341	39800
1986	49	6849	247	389265	77673	66630	116951	5847	42761
1987	49	6849	291	448265	85291	73145	130159	6871	42708
1988	50	6860	***	485965	84438	75040	136706	6517	47601
1989	48	6643	***	455122	80183	73656	135506	5585	49009
1990	52	7059	***	521060	81613	75350	138538	5959	38896
1991	37	5146	***	460975	33831	34257	63445	2093	16122
1992	37	5146	***	172515	12299	11134	21280	876	4873

Прилог 2: процентуални удео различитих грана саобраћаја у укупном саобраћају социјалистичке Југославије 1946–1992.*

Графикон 1: путнички саобраћај



Графикон 2: теретни саобраћај



* Подаци за 1991. и 1992. годину на оба графика се односе само на територије Србије и Црне Горе.

Прилог 3: списак путничких авиона у југословенском цивилном регистру (покушај реконструкције регистра)*

Табела 1: Аеропут

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
Potez 29			
YU-SAB	1928	1935	Претходне регистрације: X-SEBC, UN-EBC, UN-SAB; носио назив <i>Београд</i>
YU-SAC	1928	1936	Претходне регистрације: X-SECD, UN-ECD, UN-SAC; носио назив <i>Загреб</i>
YU-SAD	1928	1935	Претходне регистрације: X-SEDF, UN-EDF, UN-SAD; носио назив <i>Подгорица</i>
YU-SAE	1928	1937	Претходне регистрације: X-SEFG, UN-EFG, UN-SAE; носио назив <i>Скопље</i>
YU-SAF	1929	1938	Претходне регистрације: UN-EGH, UN-SAF
YU-SAG	1929	1937	Претходне регистрације: UN-EHI, UN-SAG
F.306			
UN-SAH	1931	1933	Уништен у катастрофи код Љубљане
Cruiser Mk. II			
YU-SAN	1933	1940	Уништен на београдском аеродрому 6. априла 1941; носио назив <i>Љубљана</i>
YU-SAO	1934	1940	Уништен на београдском аеродрому 6. априла 1941; носио назив <i>Сушак</i>
YU-SAP	1935	1936	Произведен у Змају, уништен у катастрофи код Љубљане; носио назив <i>Ниш</i>
Dragon Rapide			
YU-SAS	1936	1940	Уништен на београдском аеродрому 6. априла 1941.
C.449			
YU-SAT	1937	1940	Заплењен од Немаца на београдском аеродрому априла 1941.
YU-SAU	1937	1939	Расходован после удеса током тренажног лета
L-10 Electra			
YU-SAV	1937	1940	Предат Британцима у Египту 2. маја 1941.
YU-SAZ	1937	1940	Остављен после принудног слетања код Умке 6. априла 1941.
YU-SBA	1938	1940	Остављен после оштећења приликом полетања из Никшића 15. априла 1941.
YU-SBB	1938	1940	Предат Британцима у Египту 2. маја 1941.
YU-SBC	1939	1940	Уништен у катастрофи на Велебиту
YU-SBD	1939	1940	Оборен грешком од стране британске противавионске артиљерије код Солуна 8. априла 1941.
YU-SBE	1939	1940	Уништен у катастрофи код Борова
Изнајмљени авиони са YU регистрацијом			
L-10 Electra			
YU-SDA	1940	1940	Авион Министарског савета, изнајмљиван Аеропуту
Изнајмљени авиони без YU регистрације			
C.441			
F-ANKX	1936	1936	Изнајмљен из Француске током једне сезоне

* Нису обухваћене летелице коришћене само за поштански саобраћај, аеро-такси услуге, у привредној авијацији, летачким школама или искључиво од стране државних органа. Уколико је неки авион изнајмила једна југословенска авиокомпанија од друге, уврштен је у списак летелица матичног предузећа. Ако у напомени не стоји другачије, авион је купљен нов од произвођача. У случају да је летелица мењала регистрацију, првобитна је дата у напомени. Постоји могућност да овај регистар није потпун.

Табела 2: Први ваздухопловни транспортни пук (Главна управа ваздушног саобраћаја)

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
Ју 52			
YU-CAA 1	1945	1947	Француска производња, набављени наменски за ваздушни саобраћај; предати ЈАТ-у
YU-CAB 3	1945	1947	
YU-CAC 5	1945	1947	
YU-CAD 4	1946	1947	Немачка производња, ратни плен; враћени у војну употребу
YU-CAE 2	1946	1947	
YU-CAF 7	1946	1947	
Ли-2			
YU-BAA 7010/15	1946	1947	Добијени из Совјетског Савеза, враћени у војну употребу; регистрације касније поново искоришћене на авионима ЈУСТЕ
YU-BAB ????/??	1946	1947	
YU-BAC 7006/11	1946	1947	
YU-BAD 7003/13	1946	1947	
YU-BAE 7008/16	1946	1947	
YU-BAF 7011/27	1946	1947	
С-47			
YU-ABA 7301/25	1946	1947	Војни авион, остао у ЈРВ; регистрација касније поново искоришћена на авиону ЈАТ-а
YU-ABB 7302	1946	1947	Набављени преко УНРРА за потребе ГУВС јуна 1946, предати ЈАТ-у 1947.
YU-ABC 7303	1946	1947	
Уз регистрације су дати војни евиденцијски и ескадрилски бројеви у случајевима где их је било могуће утврдити.			

Табела 3: Југословенски аеротранспорт

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
DC-3/C-47			Ако није другачије наведено, купљени половни
YU-ABA	1947	1968	Поново искоришћена регистрација на новонабављеном авиону
YU-ABB	1947	1967	Бивши ЈРВ 7302; повучен из употребе због оштећења на лету Сарајево – Београд; експонат Музеја ваздухопловства (МВ)
YU-ABC	1947	1950	Бивши ЈРВ 7303; уништен у катастрофи код Загреба
YU-ABD	1947	1968	Продат у Етиопију
YU-ABE	1947	1951	Уништен у удесу код Минхена
YU-ABF	1948	1969	Расходован
YU-ABG	1948	1966	Расходован после оштећења код Скопља
YU-ABH	1948	1962	Бивши ЈРВ 7305, првобитна регистрација YU-ACB; уништен у удесу код Мостара
YU-ABI	1948	1974	Првобитна регистрација YU-ACC; експонат МВ
YU-ABJ	1948	1968	Бивши ЈРВ 7306
YU-ABK	1953	1968	Расходован после принудног слетања код Линца
YU-ABM	1953	1969	Једини произведен као ДЦ-3; расходован
YU-ACA	1947	1974	Продат у Јемен
YU-ACB	1950	1965	Бивши ЈРВ 7304; регистрација искоришћена други пут; уништен у катастрофи код Новог Београда
YU-ACC	1950	1951	Регистрација искоришћена други пут; уништен у катастрофи код Скопља
YU-ACD	1950	1968	Продат у иностранство
Ju 52			
YU-CAA	1947	1947	Преузети од вЈА 1946, замењени са ЈРВ за Ц-47 св. бр. 7305 и 7306
YU-CAB	1947	1947	
YU-CAC	1947	1947	
YU-ACE	1951	1951	Купљен полован у Француској, уништен у катастрофи код Ријеке
YU-ACF	1951	1951	Купљен полован у Француској, замењен са ЈРВ за Ц-47 и добио евиденцијски број 7208; експонат МВ
Anson			
YU-CAA	1948	Око 1950	Поново искоришћене регистрације два Јункерса; једно време регистровани као YU-ADA и YU-ADB; предати ЈРВ
YU-CAB	1948	Око 1950	
CV-340/440			Прва три верзије 340, остали 440 Метрополитен
YU-ADA	1954	1956	Регистрација искоришћена други пут; уништен у катастрофи код Минхена
YU-ADB	1954	1972?	Регистрација искоришћена други пут; прерађен у ЦВ-440
YU-ADC	1954	1955	Уништен у катастрофи код Беча
YU-ADD	1957	1973?	Продат у САД
YU-ADK	1957	1973?	Продат у САД
YU-ADL	1961	1969	Купљен у Италији; расходован после слетања без точкава код Титограда
YU-ADM	1961	1973?	Купљен у Италији
YU-ADN	1961	1973?	Купљен у Италији
YU-ADO	1968	1970	Купљен у Немачкој; расходован после оштећења у Београду; одређен за чување у МВ
YU-ADP	1969	1973?	Купљен у Немачкој
YU-ADR	1969	1974?	Купљен у Немачкој
YU-ADW	1971	1974?	?

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
Ил-14			Сви Ил-14М
YU-ADE	1957	1962	Предат ЈРВ, добио ев. број 7402, затим 71302; враћен у СССР
YU-ADF	1957	1962	Предат ЈРВ, добио ев. број 7403, затим 71303; враћен у СССР
YU-ADG	1957	1962	Предат ЈРВ, добио ев. број 7404, затим 71304; враћен у СССР
YU-ADH	1957	1962	Предат ЈРВ, добио ев. број 7405, затим 71305; враћен у СССР
YU-ADI	1957	1962	Предат ЈРВ, добио ев. број 7406, затим 71306; изрезан на Батајници
YU-ADJ	1957	1962	Предат ЈРВ, добио број ев. 7407, затим 71307; враћен у СССР
DC-6			Сви DC-6B
YU-AFA	1958	1963	Салонска верзија, носио ЈАТ-ове ознаке; предат ЈРВ
YU-AFB	1958	1963	Предат ЈРВ
SE-210			Све верзије VIN (6N)
YU-AHA	1963	1976	Носила назив <i>Дубровник</i> ; продата у Француску
YU-AHB	1963	1976	Носила назив <i>Блед</i> ; експонат МВ
YU-AHD	1963	1973	Носила назив <i>Опатија</i> ; уништена у катастрофи на Маганику
YU-AHE	1965	1976	Носила назив <i>Будва</i> ; продата у Француску
YU-AHF	1967	1976	Носила назив <i>Сплит</i> ; продата у Француску
YU-AHG	1968	1976	Носила назив <i>Охрид</i> ; продата у Француску
DC-9			Сви верзије DC-9-32
YU-AHL	1970	1986	Продат у САД
YU-AHM	1970	1985	Продат у САД
YU-AHN	1970	1992	Повучен из употребе 1992, изрезан после 2000. у Београду
YU-AHO	1970	1986	Продат у САД
YU-AHP	1970	1985	Продат у САД
YU-AHT	1971	1972	Уништен у експлозији над ЧССР
YU-AHU	1971	1992	Повучен из употребе 1992, изрезан после 2000. у Београду
YU-AHV	1971	1992	Повучен из употребе 1992, изрезан после 2000. у Београду
YU-AJH	1973	2005	Продат у Нигерију
YU-AJI	1973	2005	Расходован
YU-AJJ	1973	2005	Расходован
YU-AJK	1973	2005	Расходован
YU-AJL	1973	2005	Расходован
YU-AJM	1973	2005	Расходован; користи се за обуку ватрогасаца на београдском аеродрому
B-707			
YU-AGE	1972	1984	Купљен у Пакистану; расходован
YU-AGG	1972	1984	Купљен у Пакистану; расходован
YU-AGI	1974	1987	Купљен у САД; продат у САД
YU-AGJ	1974	1987	Купљен у САД; продат у САД
B-727			Сви B-727-200
YU-AKA	1974	1988	Уништен у катастрофи на Кипру под турском регистрацијом TC-AKD
YU-AKB	1974	1992	Расходован
YU-AKE	1974	1997	Расходован
YU-AKF	1975	1999	Одређен за чување у МВ
YU-AKG	1975	1998	Расходован
YU-AKI	1980	1997	Расходован
YU-AKJ	1980	2003	Расходован
YU-AKK	1981	1993	Расходован

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
YU-AKL	1981	2001	Расходован
DC-10			Све DC-10-30
YU-AMA	1979	1992	Носио назив <i>Никола Тесла</i> ; продат у Француску
YU-AMB	1979	2004	Носио назив <i>Едвард Русјан</i> , од 1992. <i>Београд</i> ; изрезан у Француској 2005.
YU-AMC	1988	1992	Изнајмљен, па откупљен из Швајцарске; продат у САД
YU-AMD	1989	1991	Изнајмљен, па откупљен из Шведске; продат у САД
B-737			Сви B-737-300
YU-AND	1985	2018	Преузео Авиолет; одређен за чување у МВ
YU-ANF	1985	2018	Преузео Авиолет; расходован, исечен у Београду
YU-ANH	1985	2019	Преузео Авиолет; расходован, исечен у Београду
YU-ANI	1985	2021	Преузео Авиолет; продат у Кину 2021.
YU-ANJ	1986	2020	Преузео Авиолет; расходован, исечен у Београду
YU-ANK	1986	2021	Преузео Авиолет; продат у Кину 2021.
YU-ANL	1986	2019	Преузео Авиолет; расходован, исечен у Београду
YU-ANV	1988	2019	Преузео Авиолет; расходован, исечен у Београду
YU-ANW	1988	2020	Преузео Авиолет; расходован, исечен у Београду
ATR-72			Сви ATR-72-200
YU-ALN	1990		У регистру цивилних ваздухоплова Р. Србије (2023), преузела Ер Србија
YU-ALO	1990		
YU-ALP	1991		
Изнајмљени авиони са YU регистрацијом			
C-47			
YU-ABL	?	?	Регистрације пронађене у разним архивским документима; постоји могућност да су коришћене као привремене на авионима позајмљиваним по потреби од ЈРВ
YU-ABO	?	?	
YU-ABS	?	?	
DC-6			
YU-AFD	?	?	Изнајмљен од Адрија авиопромета крајем 1960-их
Ил-18			
YU-AIB	1969	?	Војни ев. бр. 7502; изнајмљиван по потреби за чартер летове
SE-210			
YU-ANK	1969, 1973	1970, 1973	Верзија VIN, у два наврата изнајмљен из Француске
YU-AJG	1972	1972	Верзија III, изнајмљена из Француске; расходована после грубог слетања у Београду
B-707			
YU-AGA	1970	1974	Изнајмљен од Пан Америкена
YU-AGD	1972	1973	Изнајмљени из Пакистана
YU-AGF	1972	1972	
YU-AGH	1972	1973	Изнајмљен из Турске
An-12			
YU-AIC	?	?	Изнајмљивани од ЈРВ за теретне летове, ев. бр. 73311 и 73312; у билтенима СУЦВП вођени као власништво ЈАТ-а
YU-AID	?	?	
ATR-42			
YU-ALK	1987	1990	Изнајмљени од произвођача ради обуке посада пре доласка ATR-72
YU-ALL	1987	1990	
YU-ALM	1987	1990	

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
Изнајмљени авиони без YU регистрације			
CV990			
?	1969	1969	Изнајмљен из САД током једне сезоне
DC-9			
I-DIKY	1969	1969	Изнајмљен из Италије ради обуке посада, носио ЈАТ-ове ознаке и италијанску регистрацију
B-707			
N722PA	1971	1971	Изнајмљени од Пан Америкена током једне сезоне, носили ЈАТ-ове ознаке и америчке регистрације
N724PA	1971	1971	
B-727			
D-AHLL	1980	1980	Верзија B-727-100, изнајмљени из Немачке током једне сезоне
D-AHLM	1980	1980	
DC-10			
TU-TAL	1985	1986	Изнајмљен од компаније Ер Африк, носио ЈАТ-ове ознаке и регистрацију Обале Слоноваче
OH-LHA	1987	1988	Изнајмљен од Финера, носио ЈАТ-ове ознаке на финској шеми бојења и финску регистрацију
OO-SLA	1989	1991	Изнајмљен од САБЕНЕ, носио ЈАТ-ове ознаке и белгијску регистрацију
N107WA	1990	1990	Изнајмљен од компаније World Airways
RomBAC 1-11			
YR-BRA	1989	1991	Изнајмљиван из Румуније у два наврата
L-1011			
?	1989	1989	Изнајмљен из Јордана

Табела 4: Југословенско-совјетско а. д. за цивилно ваздухопловство ЈУСТА

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
Ли-2/ПС-84			
YU-BAA	1947	1949	Путнички; враћени у СССР у оквиру ликвидационог поступка
YU-BAB	1947	1949	
YU-BAC	1947	1949	
YU-BAD	1947	1947	Путнички; уништен у удесу на Румији
YU-BAE	1948	1949	Путнички; враћени у СССР у оквиру ликвидационог поступка
YU-BAF	1948	1949	
YU-BAG	1948	1949	
YU-BAH	1948	1949	
YU-BAI	1948	1949	
YU-BAJ	1948	1949	
YU-BAP	1947	1949	Теретни; враћени у СССР у оквиру ликвидационог поступка
YU-BAR	1948	1949	
Регистрације од YU-BAA до YU-BAF већ су коришћене на летелицама 1. ВТрП. Све регистрације авиона ЈУСТЕ су касније поново искоришћене на авионима привредне авијације ЈАТ-а.			

Табела 5: (Индекс) Адрија авиопромет

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
DC-6			Сви DC-6B
YU-AFC	1961	1971	Купљени половни од КЛМ-а; продати у иностранство
YU-AFD	1961	1971	
YU-AFE	1962	1972	
YU-AFF	1962	1971	Купљен полован од КЛМ-а; изложен на љубљанском аеродрому
DC-9			
YU-AHJ	1969	1991	ДЦ-9-32; прешао у словеначки регистар
YU-AHR	1970	1972	ДЦ-9-32; изнајмљен у Египат, уништен у катастрофи у Јемену
YU-AHW	1971	1991	ДЦ-9-33ЦФ; прешао у словеначки регистар
YU-AJB	1973	1985	ДЦ-9-32; купљен полован из САД; продат у САД
YU-AJF	1973	1991	ДЦ-9-32; 1973. летео за Пан Адрију; прешао у словеначки регистар
YU-AJN	1973	1974	ДЦ-9-32; изнајмљен ЈАТ-у, уништен у удесу код Београда
YU-AJO	1973	1975	ДЦ-9-32; уништен у катастрофи код Прага
YU-AJP	1975	1982	ДЦ-9-33ЦФ; продат у Аустралију
YU-AJR	1976	1976	ДЦ-9-33ЦФ; уништен у катастрофи код Загреба
YU-AJT	1976	1989	ДЦ-9-51; продат у САД
YU-AJU	1977	1989	ДЦ-9-51; продат у САД
MD-80			
YU-AJZ	1981	1991	МД-81; прешао у словеначки регистар
YU-ANA	1981	1981	МД-82; уништен у катастрофи на Корзици
YU-ANB	1981	1991	МД-82; прешао у словеначки регистар
YU-ANC	1982	1991	МД-82; прешао у словеначки регистар
YU-ANG	1985	1991	МД-82; прешао у словеначки регистар
YU-ANO	1986	1991	МД-82; прешао у словеначки регистар
DHC-7			
YU-AIE	1984	1991	Прешли у словеначки регистар
YU-AIF	1984	1991	
A-320			
YU-AOA	1989	1991	Прешли у словеначки регистар
YU-AOD	1989	1991	
YU-AOE	1989	1991	
Изнајмљени авиони са YU регистрацијом			
DC-6			DC-6A
YU-AFG			Изнајмљен почетком 70-их година за теретни саобраћај
SE-210			
YU-AJE	1972	1972	Верзија III; изнајмљена током једне сезоне
DC-9			
YU-AJX	1980	1981	Изнајмљен у два наврата из САД, други пут регистрован као YU-AJY
RomBAC 1-11			
YU-AKN	1985	1985	Изнајмљен из Румуније
YU-ANM	1986	1986	Изнајмљен из Румуније
YU-ANN	1986	1986	Изнајмљен из Румуније
YU-ANR	1987	1987	Изнајмљен из Румуније; касније изнајмљен ЈАТ-у под румунском регистрацијом YR-BRA
YU-ANS	1987	1987	Изнајмљен из Румуније

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
YU-ANT	1987	1987	Изнајмљен из Румуније
A-320			
YU-AOB	1990	1990	Изнајмљен са Кипра током једне сезоне
Изнајмљени авиони без YU регистрације			
DC-8			
N806SW	1972	1972	Изнајмљен током једне сезоне из САД; требало да добије југословенску регистрацију YU-AGB

Табела 6: Пан/Транс Адрија

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
CV-440			
YU-ADS	1969	1976	Купљен полован у Швајцарској; продат у САД
YU-ADT	1969	1977	Купљен полован у Швајцарској; продат у САД
YU-ADU	1971	1977	Купљен полован у Западној Немачкој; продат у САД
YU-ADV	1971	1971	Купљен полован у Западној Немачкој; расхићен после грубог слетања у Трсту
FH-227			
YU-ALA	1975	1977	Купљен полован у САД; расхићен после грубог слетања у Загребу
YU-ALB	1975	1981	Купљен полован у САД; продат у САД
YU-ALC	1975	1981	Купљен полован у САД; продат у САД
YU-ALD	1976	1981	Купљен полован у САД; продат у САД
YU-ALE	1976	1981	Купљен полован у САД; продат у САД
SA-226			
YU-ALF	1978	1982	Купљен полован у Француској; прешао у ЈАТ; продат у Белгију
YU-ALG	1978	1982	Купљен полован у Западној Немачкој; прешао у ЈАТ; продат у Белгију
YU-ALH	1978	1982	Прешао у ЈАТ; продат у Француску
YU-ALI	1978	1982	Прешао у ЈАТ; продат у Француску
YU-ALJ	1978	1982	Прешао у ЈАТ; продат у Француску
Изнајмљени авиони без YU регистрације			
B-727			
SE-DDD	1980	1980	Верзија B-727-100; изнајмљен из Шведске током једне сезоне

Табела 7: Авиогенекс

Авион	Почетак употребе	Крај употребе	Напомена
Ту-134			
YU-ANH	1969	1971	Враћен у СССР
YU-ANI	1969	1971	Враћен у СССР
YU-ANS	1970	1971	Враћен у СССР
YU-ANX	1971	1987	Ту-134А; носио назив <i>Београд</i> ; враћен у СССР
YU-ANY	1971	1987	Ту-134А; носио назив <i>Загреб</i> ; враћен у СССР
YU-ANZ	1971	1971	Ту-134А; носио назив <i>Скопље</i> ; уништен у удесу код Ријеке
YU-AJA	1971	1987	Ту-134А; носио назив <i>Титоград</i> ; враћен у СССР
YU-AJD	1972	1987	Ту-134А; носио назив <i>Скопље</i> ; враћен у СССР
YU-AJS	1976	1977	Ту-134А; носио назив <i>Мостар</i> ; уништен у удесу код Либервила
YU-AJV	1977	1984	Ту-134А; носио назив <i>Мостар</i> ; враћен у СССР
YU-AJW	1978	1984	Ту-134А; носио назив <i>Приштина</i> ; враћен у СССР
YU-ANE	1980	1984	Ту-134А; носио назив <i>Нови Сад</i> ; враћен у СССР
В-727			Сви В-727-200
YU-AKD	1983	?	Купљени од СИБ-а, бивши председнички авиони; расходовани
YU-AKH	1983	?	
YU-AKM	1985	?	Набављен из Италије, носио назив <i>Пула</i> ; расходован
YU-AKO	?	?	Набављен из Италије; расходован
YU-AKR	?	?	Набављен из Италије; расходован
В-737			Сви В-737-200
YU-ANP	1987		У регистру цивилних ваздухоплова Р. Србије (2022)
YU-ANU	1987	1998	Изнајмљен и уништен у удесу у Нигерији
YU-AOF	1990	1996	Купљен полован у Немачкој, продат у САД
YU-AOG	1990	1992	Купљен полован у Немачкој, продат у Саудијску Арабију
Изнајмљени авиони са YU регистрацијом			
В-737			Сви В-737-200
YU-ANX	1989	1989	Изнајмљени из САД током једне сезоне
YU-ANY	1989	1989	
YU-ANZ	1989	1989	

Прилог 4: законски и други прописи везани за безбедност ваздушне пловидбе важећи на дан 1. јуна 1977.*

Конвенције, протоколи и споразуми

1. Конвенција за изједначење извесних правила о међународном превозу ваздухопловом (Варшава, 12. октобар 1929). Ратификована 27. маја 1931.
2. Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству (Чикаго, 7. децембар 1944) (Службени лист ФНРЈ, бр. 3/1954)
3. Протокол о измени Конвенције за изједначење извесних правила о међународном превозу ваздухопловом (Хаг, 28. септембар 1955) (Службени лист ФНРЈ, бр. 6/1959)
4. Закон о ратификацији Конвенције о кривичним делима и неким другим актима извршеним у ваздухопловима (Службени лист СФРЈ, бр. 47/1970)
5. Закон о ратификацији Конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против сигурности цивилног ваздухопловства (Службени лист СФРЈ, бр. 33/1972)
6. Закон о ратификацији Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова (Службени лист СФРЈ, бр. 33/1972)
7. Уредба о ратификацији Протокола о измени и допуни члана 56. Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, потписане 1944. године у Чикагу (Службени лист СФРЈ, бр. 62/1973)
8. Уредба о ратификацији Споразума о транзиту у међународном ваздушном саобраћају (Службени лист СФРЈ — Међународни уговори, бр. 9/1977)

Закони

1. Закон о ваздушној пловидби (Службени лист СФРЈ, бр. 33/1973)
2. Закон о обезбеђивању средстава за финансирање Програма модернизације службе безбедности ваздушне пловидбе (Службени лист СФРЈ, бр. 71/1972)
3. Закон о прелажењу државне границе и кретању у граничном појасу (Службени лист СФРЈ, бр. 6/1973, члан 10, 11. и 17)
4. Закон о народној одбрани (Службени лист СФРЈ, бр. 22/1974, члан 88, 127, 194, 195, 197, 200. и 205)
5. Закон о превозу опасних материја (Службени лист СФРЈ, бр. 24/1974, члан 90–98)
6. Закон о основама система веза (Службени лист СФРЈ, бр. 24/1974, члан 57, 58, 68–71, 73, 75, 76, 82, 87, 89. и 90)
7. Закон о вршењу хидрометеоролошких послова од интереса за целу земљу (Службени лист СФРЈ, бр. 39/1974)
8. Закон о ваздухопловним пристаништима (Службени гласник СР Србије, бр. 28/75)
9. Закон о утврђивању укупног износа средстава за финансирање Програма интеграције заједничких служби за вођење цивилних и војних ваздухоплова, у периоду од 1977. до 1981. године и Програма модернизације заједничких служби за вођење цивилних и војних ваздухоплова у периоду од 1976. до 1981. године. (Службени лист СФРЈ, бр. 9/1976)
10. Царински закон (Службени лист СФРЈ, бр. 10/1976, члан 165–190)
11. Закон о основама система осигурања имовине и лица (Службени лист СФРЈ, бр. 24/1976)
12. Закон о Програму развоја и модернизације ваздухопловне метеорологије у Социјалистичкој Федеративној Републици Југославији у раздобљу од 1976. до 1980. године (Службени лист СФРЈ, бр. 43/1976)
13. Закон о заштити животиња од заразних болести које угрожавају целу земљу (Службени лист СФРЈ, бр. 43/1976, члан 16—23, 36—41. и 48. и 49)

* Преузето из: *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: Godišnji bilten 1976, 1977, 36–40.*

14. Закон о Програму интеграције заједничких служби за вођење цивилних и војних ваздухоплова у периоду од 1977. до 1981. године и Програму модернизације заједничких служби за вођење цивилних и војних ваздухоплова у периоду од 1976. до 1981. године (Службени лист СФРЈ, бр. 48/1976)
15. Кривични закон (Службени лист СФРЈ, бр. 44/1976, члан 240–243)
16. Закон о прекршајима којима се повређују савезни прописи (Службени лист СФРЈ, бр. 4/1977)
17. Закон о облигационим и основним материјално—правним односима у ваздушној пловидби (Службени лист СФРЈ, бр. 22/1977)

Уредбе

1. Уредба о безбедности и реду на ваздухопловном пристаништу (Службени лист СФРЈ, бр. 56/1974)
2. Уредба о начину и поступку прибављања сагласности и обавештавања за испаливање ракета против градоносних облака (Службени лист СФРЈ, бр. 14/1975)

Одлуке

1. Одлука о одобравању изванредних летова страних цивилних ваздухоплова у ваздушном простору Југославије (Службени лист СФРЈ, бр. 8/1960)
2. Одлука о одређивању ваздухопловних пристаништа за међународни јавни ваздушни саобраћај (Службени лист СФРЈ, бр. 11/1962).
3. Одлука о службеном оделу радника службе сигурности ваздушне пловидбе (Службени лист СФРЈ, бр. 38/1965 и 61/1972)
4. Одлука о оснивању заједничке службе за вођење цивилних и војних ваздухопловат (Службени лист СФРЈ, бр. 65/1974)
5. Одлука о снимању из ваздуха, објављивању аерофотоснимака и поступку за издавање одобрења за снимање из ваздуха, за потребе премера и истраживање земљишта на одређеним подручјима територије Југославије (Службени лист СФРЈ, бр. 6/1975)
6. Одлука о одређивању износа на које се корисници односно сопственици ваздухоплова морају осигурати од одговорности за штете које ваздухоплов може причинити (Службени лист СФРЈ, бр. 26/1977)

Правилници

1. Правилник о летењу цивилних ваздухоплова изнад територије ФНРЈ (Службени лист ФНРЈ, бр. 92/1949, прилог 7)
2. Правилник о цивилном ваздухопловном једриличарству (Службени лист ФНРЈ, бр. 52/1955)
3. Правилник о извиђању удеса у цивилном ваздухопловству (Службени лист ФНРЈ, бр. 43/1957)
4. Правилник о пословима прихвата и отпреме ваздухоплова, путника, пртљага и робе на ваздухопловном пристаништу и о техничким и другим условима за вршење тих послова (Службени лист СФРЈ, бр. 27/1964 и 60/1970)
5. Правилник о кроју, боји и ознакама службеног одела радника службе сигурности ваздушне пловидбе (Службени лист СФРЈ, бр. 41/1965)
6. Правилник о пројектовању, изградњи и реконструкцији цивилних аеродрома и њиховој класификацији (Службени лист СФРЈ, бр. 2/1966 и 4/1966)
7. Правилник о ватрогасној служби на цивилним аеродромима (Службени лист СФРЈ, бр. 14/1966)

8. Правилник о начину обележавања полетно-слетних и других стаза цивилних аеродрома и постављању знакова оријентације на објекте у зони цивилних аеродрома (Службени лист СФРЈ, бр. 24/1966)
9. Правилник о раду и инструменталној опреми метеоролошких станица у служби метеоролошке помоћи ваздухоплову на аеродромима отвореним за јавни ваздушни саобраћај (Службени лист СФРЈ, бр. 45/1967)
10. Правилник о одржавању полетно-слетних и других стаза на цивилним аеродромима (Службени лист СФРЈ, бр. 4/1968)
11. Правилник о начину утврђивања пловидбености ваздухоплова (Службени лист СФРЈ, бр. 42/1966)
12. Правилник о стручној спреми, стручним испитима и начину издавања дозвола за рад ваздухопловно-техничког особља, које одржава и поправља техничка средства и уређаје који служе вођењу ваздухоплова и контроли ваздушне пловидбе (Службени лист СФРЈ, бр. 18/1969)
13. Правилник о уписивању аеродрома у регистар (Службени лист СФРЈ, бр. 15/1971)
14. Правилник о подручјима и објектима који обухватају гранични прелази за међународни саобраћај и гранични прелази за погранични саобраћај (Службени лист СФРЈ, бр. 29/1973)
15. Правилник о начину утврђивања и решавања граничних инцидената и других повреда државне границе (Службени лист СФРЈ, бр. 35/1973)
16. Правилник о трајању радног времена, времену летења, броју полетања и слетања у току радног времена и дужини дневног одмора чланова посаде ваздухоплова (Службени лист СФРЈ, бр. 27/1974)
17. Правилник о броју и саставу чланова посаде ваздухоплова (Службени лист СФРЈ, бр. 27/1974)
18. Правилник о служби хитне помоћи на аеродромима (Службени лист СФРЈ, бр. 29/1974)
19. Правилник о стручној спреми, стручним испитима, дозволама за рад и пословима које могу да врше контролори летења (Службени лист СФРЈ, бр. 29/1974)
20. Правилник о стручној спреми, стручном испиту, дозволи за рад и пословима које може да врши особље службе везе (Службени лист СФРЈ, бр. 62/1974)
21. Правилник о стручној спреми, стручним испитима, дозволи за рад и пословима које може да обавља ваздухопловно-техничко особље (Службени лист СФРЈ, бр. 62/1974)
22. Правилник о цивилном падобранству (Службени лист СФРЈ, бр. 4/1975)
23. Правилник о летилиштима (Службени лист СФРЈ, бр. 25/1975)
24. Правилник о мерилима телесне и душевне способности ваздухопловног особља и о болестима и повредама после којих се мора извршити лекарски преглед (Службени лист СФРЈ, бр. 25/1975 и 14/1976)
25. Правилник о обрасцу сталне и привремене пропуснице за кретање на ваздухопловном пристаништу (Службени лист СФРЈ", бр. 32/1975)
- 25а. Правилник о контроли прелажења државне границе и о кретању, боравку, настањивању, лову и риболову у граничном појасу (Службени лист СФРЈ, бр. 35/1973)
26. Правилник о обрасцу легитимације инспектора безбедности ваздушне пловидбе (Службени лист СФРЈ, бр. 47/1975)
27. Правилник о стручној спреми, стручним испитима, дозволама за рад и пословима које може да врши посада ваздухоплова, падобранско особље, наставници и инструктори летења и падобранства (Службени лист СФРЈ, бр. 47/1975)
28. Правилник о допуни Правилника о стручној спреми, стручним испитима, дозволама за рад и пословима које може да врши посада ваздухоплова, падобранско особље, наставници и инструктори летења и падобранства (Службени лист СФРЈ, бр. 2/1976)
29. Правилник о измени Правилника о мерилима телесне и душевне способности ваздухопловног особља и о болестима и повредама после којих се мора извршити лекарски преглед (Службени лист СФРЈ, бр. 14/1976)

30. Правилник о царинском надзору на делу ваздухопловног пристаништа одређеном за међународни саобраћај (Службени лист СФРЈ, бр. 37/1976)

Решења

1. Решење о одређивању здравствених установа које лекарским прегледима утврђују телесну и душевну способност особа за вршење послова у ваздухоплову (Службени лист СФРЈ, бр. 13/1966)
2. Решење о одређивању сталних граничних прелаза за међународни саобраћај (Службени лист СФРЈ, бр. 8/1974)
3. Решење о одређивању сталног граничног прелаза за међународни ваздушни саобраћај на аеродрому Марибор (Службени лист СФРЈ, бр. 26/1976)
4. Решење о отварању Царинске испоставе Царинарнице Марибор са седиштем на аеродрому Марибор (Службени лист СФРЈ, бр. 26/1976)

Наредбе

1. Наредбе о одређивању времена преко којег се плаћа накнада за задржавање ваздухоплова на ваздухопловном пристаништу (Службени лист ФНРЈ, бр. 52/1961)
2. Наредба о накнади за извршени преглед ваздухоплова (Службени лист СФРЈ, бр. 51/1969 и 60/1970)
3. Наредба о времену у којем ваздухопловна пристаништа морају бити отворена за јавни ваздушни саобраћај (Службени лист СФРЈ, бр. 33/1975 и 45/1976)
4. Наредба о знацима државне припадности, ознакама регистрације и другим ознакама ваздухоплова (Службени лист СФРЈ, бр. 44/1975)
5. Наредба о изменама Наредбе о знацима државне припадности, ознакама регистрације и другим ознакама ваздухоплова (Службени лист СФРЈ, бр. 7/1976)
6. Наредба о минимуму опреме за контролу ваздухоплова, путника, пртљага и робе (Службени лист СФРЈ, бр. 12/1975)
7. Наредба о висини накнаде за вођење ваздухоплова у ваздушном простору Југославије (Службени лист СФРЈ, бр. 14/1976)
8. Наредба о утврђивању граничних улазно-излазних коридора (за ваздухоплове) (Службени лист СФРЈ, бр. 55/1976)

Прилог 5: билатерални споразуми о ваздушном саобраћају које је закључила Југославија до краја 1976. године*

Земља	Место и датум потписивања	Објављен у додатку Службеног листа ФНРЈ/СФРЈ – Међународни уговори
1. Грчка	Београд, 15. март 1951.	Бр. 1/1955
2. Турска	Анкара, 16. април 1953.	Бр. 3/1954
3. Швајцарска	Београд, 28. мај 1953.	Бр. 5/1955
4. Аустрија	Беч, 11. новембар 1953.	Бр. 9/1955
5. Либан	Бејрут, 17. април 1954.	Бр. 6/1955
6. Египат	Каиро, 20. фебруар 1955.	Бр. 11/1956
7. СССР	Москва, 3. септембар 1955.	Бр. 10/1956
8. Бугарска	Београд, 1. октобар 1955.	Бр. 11/1956
9. Пољска	Варшава, 14. новембар 1955.	Бр. 15/1956
10. Румунија	Београд, 1. фебруар 1956.	Бр. 13/1956
11. Чехословачка	Београд, 28. фебруар 1956.	Бр. 15/1956
12. Мађарска	Београд, 21. јул 1956.	Бр. 10/1957
13. Албанија	Тирана, 23. новембар 1956.	Бр. 3/1958
14. Холандија	Београд, 13. март 1957.	Бр. 3/1958
15. Западна Немачка	Бон, 10. април 1957.	Бр. 5 и 6/1958
16. Белгија	Београд, 24. септембар 1957.	Бр. 8/1958
17. Шведска	Београд, 18. април 1958.	Бр. 4/1959
18. Велика Британија и Северна Ирска	Лондон, 3. фебруар 1959.	Бр. 4/1959
19. Авганистан	Београд, 7. јануар 1960.	Бр. 12/1960
20. Источна Немачка	Београд, 6. фебруар 1960.	Бр. 7/1961
21. Луксембург	Београд, 9. април 1960.	Бр. 3/1961
22. Гвинеја	Београд, 9. децембар 1961.	Бр. 8/1962
23. Норвешка	Београд, 15. април 1964.	Бр. 4/1965
24. Мароко	Рабат, 3. фебруар 1964.	Бр. 6/1966
25. Судан	Картум, 9. мај 1964.	Бр. 6/1965
26. Алжир	Алжир, 16. октобар 1964.	Бр. 11/1965
27. Данска	Копенхаген, 11. фебруар 1964.	Бр. 13/1964
28. Сирија	Дамаск, 17. јул 1966.	Бр. 7/1967
29. Тунис	Тунис, 18. новембар 1966.	Бр. 7/1967
30. Француска	Београд, 23. март 1967.	Бр. 10/1967
31. Италија	Рим, 24. мај 1967.	Бр. 2/1977
32. Финска	Београд, 18. јануар 1968.	Бр. 5/1968
33. Сингапур	Сингапур, 10. децембар 1971.	Бр. 58/1973
34. Шри Ланка	Коломбо, 17. децембар 1971.	Бр. 62/1972

* Преузето из: *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: Godišnji bilten 1976, 1977, 35.*

35. Кина	Београд, 14. април 1972.	Бр. 51/1973
36. Централноафричка република	Београд, 5. мај 1972.	Бр. 40/1973
37. САД	Београд, 27. септембар 1973.	Бр. 27/1976
38. Бангладеш	Дака, 9. фебруар 1974.	Бр. 52/1975
39. Малта	Рим, 5. фебруар 1975.	Бр. 50/1976
40. Аустралија	Београд, 3. април 1975.	
41. Ирак	Београд, 2. октобар 1975.	Бр. 9/1977
42. Северна Кореја	Београд, 6. новембар 1975.	
43. Кипар	Никозија, 26. фебруар 1976.	
44. Пакистан	Равалпинди, 15. април 1976.	
45. Португал	Београд, 3. јуни 1976.	
46. Ангола	Београд, 23. јули 1976.	
47. Јордан	Београд, 12. новембар 1976.	

СПОРАЗУМ О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ИЗМЕЂУ ВЛАДЕ
СОЦИЈАЛИСТИЧКЕ ФЕДЕРАТИВНЕ РЕПУБЛИКЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ И
ВЛАДЕ

Влада Социјалистичке Федеративне Републике Југославије и влада,
у даљем тексту Стране уговорнице,

Потврђујући значај ваздушног саобраћаја као средства за стварање и очување
пријатељства, разумевања и сарадње између народа две земље,

У жељи да прате развој међународне сарадње у области ваздушног саобраћаја,

У жељи да закључе Споразум о обављању ваздушног саобраћаја између њихових
територија и даље,

Договориле су се о следећем:

ЧЛАН 1

ДЕФИНИЦИЈЕ

У овом Споразуму, уколико текст другачије не одређује:

а) „Конвенција“ значи Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству отворена
за потписивање у Чикагу седмог децембра 1944. године, као и сваки Анекс усвојен према чл.
90 те конвенције и свака измена Анекса или конвенције према њеним чл. 90 и 94 (а) ако су
обе Стране уговорнице усвојиле те Анексе и измене.

б) „Надлежни органи за ваздушни саобраћај“ значе:

За Социјалистичку Федеративну Републику Југославију – Савезна управа за цивилну
ваздушну пловидбу

За

Ови органи могу бити замењени ма којим другим органом или лицем овлашћеним да
преузме њихову садашњу функцију;

с) „Одређени превозилац у ваздушном саобраћају“ значи превозилац за ваздушни
саобраћај који је одређен и овлашћен према одредбама чл. 3 овог Споразума;

д) „Уговорени саобраћај“ значи сваки редован ваздушни саобраћај који се обавља
ваздухопловима за јавни превоз путника, робе и поште на линијама наведеним у Анексу овог
Споразума;

е) „Одређене линије“ значе линије одређене у Анексу овог Споразума;

ф) „Тарифа“ значи цене за превоз путника, пртљага и робе и услови према којима се ове
цене примењују укључујући цене и услове агенцијских и других помоћних услуга, а
изузимајући накнаду или услове за превоз поште.

г) „Територија“, „ваздушни саобраћај“, „међународни ваздушни саобраћај“ и
„зауостављање у некомерцијалне сврхе“, имају у примени овог Споразума, значење које је
одређено у чл. 2 и 96. Конвенције.

ЧЛАН 2

САОБРАЋАЈНА ПРАВА

1. Свака Страна уговорница даје другој Страни уговорници права наведена у овом
Споразуму за потребе успостављања и обављања уговореног саобраћаја. Превозилац у

* Оригинал у: ДАМСП, ПА, год. 1976, Југославија, ф. 79, пов. бр. 456204.

ваздушном саобраћају кога је одредила једна или друга Страна уговорница уживаће, за време обављања уговореног саобраћаја на одређеној линији, следећа права:

- a) Да лети без слетања преко територије друге Стране уговорнице;
- b) Да се зауставља на поменутој територији у некомерцијалне сврхе, и
- c) Да се зауставља на поменутој територији у местима на линијама наведеним у анексима у циљу искрцавања и укрцавања путника, робе и поште у међународном саобраћају, одвојено или у комбинацијама.

2. Неће се сматрати да било шта из става 1. овог члана даје право превозиоцу у ваздушном саобраћају једне Стране уговорнице да на територију друге Стране уговорнице укрцава путнике, робу или пошту који се превозе уз надокнаду или најам за неко друго место на територији друге Стране уговорнице.

ЧЛАН 3

ОДРЕЂИВАЊЕ ПРЕВОЗИОЦА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

1. Свака Страна уговорница има право да одреди свог превозиоца у ваздушном саобраћају и у писменој форми о томе обавести другу страну, а у циљу обављања уговореног саобраћаја.

2. По пријему таквог обавештења друга Страна уговорница ће, према одредбама ставова (3) и (4) овог члана, без одлагања да изда одређеном превозиоцу у ваздушном саобраћају одговарајућу дозволу за обављање саобраћаја.

3. Надлежни органи за ваздушни саобраћај, једне Стране уговорнице могу да захтевају од превозиоца у ваздушном саобраћају кога је одредила друга Страна уговорница да их увери да испуњава услове прописане према законима и прописима које оне уобичајено примењују у обављању међународног ваздушног саобраћаја у складу са одредбама Конвенције.

4. Када се поступи према одредбама става (1) и (2) овог члана такав одређен и овлашћен превозилац у ваздушном саобраћају, може да отпочне обављање уговореног саобраћаја, у ма које време, под условом да су на снази тарифе које су утврђене према одредбама овог Споразума.

ЧЛАН 4

ПОВЛАЧЕЊЕ ИЛИ ОБУСТАВЉАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈА

1. Свака Страна уговорница имаће право да повуче дозволу за обављање саобраћаја или да привремено обустави коришћење права од стране превозиоца у ваздушном саобраћају кога је одредила друга Страна уговорница, или да одреди услове које сматра потребним за коришћење ових права, у случају:

a) Када није уверена да у случају Социјалистичке Федеративне Републике Југославије организација удруженог рада из области ваздушног саобраћаја контролише одређеног превозиоца у ваздушном саобраћају и да су средства у друштвеној својини, а у случају да је власништво знатнијег обима и стварна контрола одређеног превозиоца у ваздушном саобраћају у рукама Стране уговорнице која одређује превозиоца у ваздушном саобраћају или у рукама њених држављана

b) Када се превозилац у ваздушном саобраћају не придржава закона и прописа наведених у ставу (3) овог члана, или

c) Када превозилац у ваздушном саобраћају на неки други начин не обавља уговорени саобраћај у складу са условима прописаним у овом Споразумом и његовим Анексима.

2. Ако непосредно повлачење, привремено обустављање или постављање услова из става (1) овог члана није од битног значаја за спречавање даљег кршења закона или прописа, то право ће се користити само после консултација с другом Страном уговорницом. Ове консултације ће започети у року од тридесет (30) дана од дана подношења захтева за консултације.

ЧЛАН 5

ОСЛОБАЂАЊЕ ОД ЦАРИНСКИХ И ДРУГИХ ДАЖБИНА

1. Ваздухоплови које у међународном ваздушном саобраћају користи одређени превозилац у ваздушном саобраћају једне или друге Стране уговорнице као и њихова редовна опрема, гориво и мазиво, намирнице (укључујући храну, пиће и дуван) на тим ваздухопловима биће ослобођени од свих царинских дажбина, трошкова прегледа или других накнада по доласку на територију друге Стране уговорнице под условима да та опрема и залихе остану на ваздухоплову док не напусти територију те Стране уговорнице.

2. Такође ће бити ослобођени од истих дажбина, трошкова и накнада, са изузетком накнада за пружене услуге:

а) Намирнице унете на ваздухоплов на територији једне Стране уговорнице, у границама које су одредиле надлежне власти поменуте Стране уговорнице, а за коришћење на ваздухоплову који обавља међународни саобраћај друге Стране уговорнице;

б) Резервни делови унети на територију једне или друге Стране уговорнице за одржавање или оправку ваздухоплова који се користе у међународном ваздушном саобраћају од стране овлашћених превозилаца у ваздушном саобраћају друге Стране уговорнице;

с) Гориво и мазиво намењени ваздухопловима које у међународном ваздушном саобраћају користе превозиоци друге Стране уговорнице, чак и када ове залихе треба да се користе на делу пута изнад територије Стране уговорнице на којој су унете на ваздухоплов.

Материјал наведен под (а), (б) и (с) може да се стави под царински надзор или контролу.

ЧЛАН 6

ЦАРИНСКИ НАДЗОР

Редовна опрема ваздухоплова и резервни делови на ваздухоплову једне или друге Стране уговорнице могу да се искрцају на територију друге Стране уговорнице само уз одобрење царинских органа те територије. У том случају наведени материјал може да се стави под надзор наведених органа док се не укрца на ваздухоплов и не напусти територију те Стране уговорнице или се на неки други начин не искористи у складу са царинским прописима.

ЧЛАН 7

РЕГУЛИСАЊЕ КАПАЦИТЕТА

1. Постојаће подједнака могућност за одређене превозиоце у ваздушном саобраћају обе Стране уговорнице да обављају уговорени саобраћај на одређеним линијама између својих територија.

2. Приликом обављања уговореног саобраћаја одређени превозиоци у ваздушном саобраћају сваке Стране уговорнице узимаће у обзир интерес одређеног превозиоца у ваздушном саобраћају друге Стране уговорнице да не би угрожавали саобраћај који тај превозилац у ваздушном саобраћају обавља на читавој рути или делу исте руте.

3. Уговорени саобраћај који обављају одређени превозиоци у ваздушном саобраћају Страна уговорница биће у складу са захтевима јавности у погледу превоза на одређеним линијама. Превоз путника, робе и поште који започиње на територији друге Стране уговорнице а намењен је трећим земљама или који започиње у трећим земљама, а намењен је територији друге Стране уговорнице биће у складу са основним начелом да се капацитет односи на:

а. Захтеве саобраћаја за и са територије Стране уговорнице која је одредила превозиоца у ваздушном саобраћају;

б. Захтеве саобраћаја у области кроз коју превозилац у ваздушном саобраћају пролази узимајући у обзир локални и регионални саобраћај;

- с. Захтеве укупног саобраћаја превозиоца у ваздушном саобраћају.
4. Капацитет који може да буде обезбеђен у складу са овим чланом од стране одређеног превозиоца у ваздушном саобраћају сваке Стране уговорнице, биће како је договорено између надлежних органа за ваздушни саобраћај Страна уговорница, пре него што одређени превозиоци у ваздушном саобраћају отпочну са обављањем уговореног саобраћаја.

ЧЛАН 8

ПРИМЕНА ЗАКОНА И ПРОПИСА

1. Закони, прописи и поступци једне Стране уговорнице који се односе на улазак на њену територију и одлазак са њене територије ваздухоплова који обављају међународну ваздушну пловидбу или који се односе на саобраћај и навигацију тих ваздухоплова биће поштовани од стране одређеног превозиоца у ваздушном саобраћају друге Стране уговорнице по доласку не, одласку са њене територије и док су на поменутој територији.
2. Закони и прописи једне Стране уговорнице који се односе на улазак на њену територију, боравак и одлазак са њене територије путника, посада, робе и поште, као што су прописи који се односе на пасошку и царинску контролу, карантин и валуту примењиваће се на путнике, посаде, робу и пошту који су на ваздухоплову одређеног превозиоца у ваздушном саобраћају друге Стране уговорнице док су на тој територији.

ЧЛАН 9

АЕРОДРОМСКЕ НАКНАДЕ И ПРОПИСИ

1. Свака Страна уговорница може да одреди или да одобри увођење оправданих и разумних накнада за коришћење аеродрома и осталих уређаја под њеном контролом под условом да те накнаде не буду веће од накнада које се одреде свим осталим ваздухопловима који обављају сличан међународни саобраћај.
2. Ни једна Страна уговорница неће повољније третирати свог нити ма ког другог превозиоца у ваздушном саобраћају у односу на одређеног превозиоца у међународном саобраћају друге Стране уговорнице приликом примене прописа који се односе на царину, пасошку контролу, карантин и слично или на коришћење аеродрома, ваздушних путева и других уређаја који су под њеном контролом.
3. У случају да једна Страна уговорница промењује накнаде које нису предвиђене прописима друге Стране уговорнице, друга Страна уговорница има право да примењује исте накнаде.

ЧЛАН 10

ПРИЗНАВАЊЕ УВЕРЕЊА И ДОЗВОЛА

Уверење о пловидбености, уверење о способности и дозволе које је издала или сматра важећим једна Страна уговорница признаваће за важеће друга Страна уговорница у циљу обављања саобраћаја на линијама описаним у Анексима. Међутим, свака Страна уговорница задржава право да одбије да призна, за летове изнад своје територије, уверење о способностима и дозволе које је њеним држављанима издала друга земља.

ЧЛАН 11

ТАРИФЕ

1. Тарифе које ће превозилац у ваздушном саобраћају једне Стране уговорнице наплаћивати за превоз према или са територије друге Стране уговорнице биће утврђене у разумним границама уз поштовање свих одговарајућих чинилаца укључујући трошкове обављања саобраћаја, разумну добит и тарифе других превозилаца у ваздушном саобраћају.

2. Тарифе наведене у ст. (1) овог члана, и проценти агенцијске провизије биће, ако је могуће, договорени између одређених превозилаца у ваздушном саобраћају обе Стране уговорнице уз консултовање других превозилаца у ваздушном саобраћају који обављају саобраћај на читавој линији или делу линије а такав договор биће постигнут, ако је могуће, у складу са уобичајеном праксом у међународном ваздушном саобраћају.
3. Тако договорене тарифе подносиће се ради одобрења надлежним органима за ваздушни саобраћај Страна уговорница најмање тридесет (30) дана пре датума предложеног за њихово ступање на снагу; у изузетним случајевима овај рок може да се скрати уз договор поменутих надлежних органа.
4. Уколико одређени превозиоци у ваздушном саобраћају не могу да се сложе у погледу тарифа, или ако из неког другог разлога тарифа не може да се утврди према одредбама из ст. (2) овог члана или ако у току првих петнаест (15) дана у периоду од тридесет дана који је наведен у ст. (3) овог члана једна Страна уговорница не обавести другу Страну уговорницу о не слагању са ма којом тарифом која је договорена према одредбама ст. (2) овог члана, надлежни органи за ваздушни саобраћај Страна уговорница ће покушати да одреде тарифе путем међусобног договора.
5. Уколико надлежни органи за ваздушни саобраћај не могу да се договоре у погледу одобравања ма које тарифе која им је поднета према ст. (3) овог члана, или у погледу одређивања ма које тарифе према ст. (4) спор ће се решити у складу са одредбама члана 16. овог Споразума.
6. Сходно одредбама ставова (3) и (5) овог члана, ни једна тарифа неће ступити на снагу уколико је нису одобрили надлежни органи за ваздушни саобраћај једне или друге Стране уговорнице.
7. Тако установљене тарифе остаће на снази док се не уведу нове тарифе у складу са одредбама овог члана.

ЧЛАН 12

СТАТИСТИЧКИ ПОДАЦИ

Надлежни органи за ваздушни саобраћај једне или друге Стране уговорнице достављаће надлежним органима за ваздушни саобраћај друге Стране уговорнице, на њихов захтев, који треба да буде у разумним границама, периодичне или друге статистичке податке одређеног превозиоца у ваздушном саобраћају који се односе на уговорени саобраћај на одређеним линијама.

ЧЛАН 13

УДЕСИ ВАЗДУХОПЛОВА

1. Свака Страна уговорница се обавезује да олакшава и помаже ваздухоплову друге Стране уговорнице у случају принуде или удеса на њеној територији. Такву помоћ пружиће једна или друга Страна уговорница ваздухоплову друге Стране уговорнице на исти начин и у истој мери као што би пружио свом сопственом ваздухоплову.
2. У случају удеса, принуде, принудног слетања, оштећења или лома ваздухоплова једне Стране уговорнице, друга Страна уговорница ће:
 - a. Пружити сву могућу помоћ поменутом ваздухоплову;
 - b. Одмах предузети све мере у циљу помоћи посади и путницима који су претрпели удес;
 - c. Одмах обавестити другу Страну уговорницу о удесу;
 - d. Заштитити пошту, пртљак и робу који су превожени тим ваздухопловом;
 - e. Сачувати све преостале остатке и трагове слупаног ваздухоплова као и сву документацију на ваздухоплову и сву важну документацију повезану с тим летом.

3. Страна уговорница на чијој се територији удес догодио предузеће одговарајуће мере за испитивање околности и узрока удеса и на захтев друге Стране уговорнице допустиће представницима ове друге Стране уговорнице слободан улаз на своју територију да би присуствовали као посматрачи у испитивању удеса.

4. Страна уговорница која спроводи испитивање доставиће резултате испитивања другој Страни уговорници и, на захтев ће прва Страна уговорница да доставља копије свих докумената у вези с удесом. Ове копије садржаће сва потребна документа и податке сходно законима и прописима за међународне летове на територији Стране уговорнице која врши испитивање.

ЧЛАН 14

ПРИЗНАВАЊЕ УВЕРЕЊА И ДОЗВОЛА

Свака Страна уговорница даће одређеном превозиоцу у ваздушном саобраћају друге Стране уговорнице право преноса вишка прихода који је тај превозилац у ваздушном саобраћају остварио на територији прве Стране уговорнице у вези превоза путника, робе и поште у складу са девизним прописима, уколико постоје, према званичном курсу.

ЧЛАН 15

КОНСУЛТАЦИЈЕ

1. Надлежни органи за ваздушни саобраћај Страна уговорница повремено ће се консултовати у погледу примене и придржавања одредаба овог Споразума, а такође ће се консултовати када је потребно ради његових измена и допуна.

2. Ове консултације могу да се обаве било писмено или усмено и започеће у року од шездесет (60) дана од дана подношења захтева осим уколико се надлежни органи за ваздушни саобраћај Страна уговорница не договоре о продужетку овог рока.

ЧЛАН 16

РЕШАВАЊЕ СПОРОВА

1. Уколико између Страна уговорница дође до спора у погледу тумачења или примене овог Споразума и његовог Анекса, Стране уговорнице ће настојати да га реше путем преговора.

2. Уколико Стране уговорнице не постигну решење путем преговора, Стране уговорнице ће доставити спор арбитражном суду. За ту сврху свака Страна уговорница именовалаће по једног арбитра. Тако одређени арбитражи одређују трећег арбитра који мора да буде држављанин треће земље и биће Председник суда.

3. Ако једна или друга Страна уговорница не одреди арбитра у року од шездесет (60) дана пошто је једна Страна уговорница обавести о својој намери да спор преда на одлуку арбитражног суда, или ако се арбитражи не договоре о одређивању трећег арбитра у року од тридесет (30) дана једна или друга Страна уговорница може да тражи од Председника Савета Организације међународног цивилног ваздухопловства да одреди арбитра или арбитраже, како случај захтева. Ако је Председник Савета Организације међународног цивилног ваздухопловства држављанин једне или друге Стране уговорнице, Потпредседник Савета, који је држављанин неке треће земље, може бити замољен да одреди напред поменуте арбитраже.

4. Свака Страна уговорница платиће трошкове арбитра кога је именovala. Остале трошкове арбитражног суда сносиће подједнако Стране уговорнице.

5. Стране уговорнице се обавезују да поштују сваку одлуку арбитражног суда.

ЧЛАН 17

ИЗМЕНЕ И ДОПУНЕ

1. Ако једна или друга Страна уговорница сматра пожељним да измени или допуни ма коју одредбу овог Споразума, та Страна уговорница може у свако доба да захтева, дипломатским путем, консултације по том питању. Консултације ће започети најкасније шездесет (60) дана, или у року о коме се договоре Стране уговорнице, од датума подношења захтева. Ако Стране уговорнице постигну Споразум о изменама и допунама које треба да се изврше, измене и допуне ће ступити на снагу када свака Страна уговорница обавести да их је ратификовала или одобрила у складу са својим уставним прописима.

2. Ако надлежни органи за ваздушни саобраћај једне или друге Стране уговорнице сматрају пожељним да се измене или допуне одредбе Анекса уз овај Споразум, могу у свако доба да захтевају консултације са надлежним органима за ваздушни саобраћај друге Стране уговорнице. Консултације ће започети најкасније шездесет (60) дана од дана подношења захтева, или у року о коме се договоре Стране уговорнице. Ако се Стране уговорнице сагласе са предложеним изменама или допунама, те измене или допуне ступиће на снагу путем договора у писменој форми. Овакав договор не може бити у супротности са принципима утврђеним овим Споразумом.

ЧЛАН 18

РЕГИСТРАЦИЈА

Овај Споразум и све измене и допуне уз њега биће регистрован код Организације међународног цивилног ваздухопловства.

ЧЛАН 19

ОТКАЗИВАЊЕ СПОРАЗУМА

1. Овај споразум закључује се на неодређено време.

2. Једна или друга Страна уговорница може у свако доба да откаже овај Споразум. Обавештење о отказу Споразума доставља се писмено, дипломатским путем, а копија обавештења истовремено Организацији међународног цивилног ваздухопловства. Овај Споразум ће престати да важи годину дана од дана када друга Страна уговорница прими обавештење, осим уколико се Стране уговорнице не договоре о одустајању од отказивања Споразума. Уколико друга Страна уговорница не потврди пријем обавештења, сматраће се као да је примљено четрнаест (14) дана од пријема копије од стране Организације Међународног цивилног ваздухопловства.

ЧЛАН 20

СТУПАЊЕ НА СНАГУ

Споразум ступа на снагу када се Стране уговорнице обавесте разменом нота, да су га ратификовале или одобриле у складу са својим уставним одредбама.

У потврду чега су, ниже потписани, овлашћени од својих влада, потписали овај Споразум.

Сачињено у овог дана хиљаду деветсто седамдесет и у два оригинала на енглеском језику.

За владу Социјалистичке
Федеративне Републике
Југославије

За владу

9. Извори и литература

Необјављена грађа

Архив Југославије (АЈ)

- збирка 37: Милан Стојадиновић
- фонд 38: Централни пресбиро Председништва Министарског савета Краљевине Југославије
- фонд 40: Привредни савет Владе ФНРЈ
- фонд 41: Савезна планска комисија
- фонд 49: Министарство правосуђа ФНРЈ
- фонд 50: Председништво Владе ФНРЈ
- фонд 65: Министарство трговине и индустрије
- фонд 130: Савезно извршно веће
- фонд 162: Министарство саобраћаја ФНРЈ
- фонд 187: Савезна управа за инвестициону изградњу
- фонд 290: Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА
- фонд 334: Министарство иностраних послова – Конзуларно-привредно одељење
- фонд 459: Савезни завод за друштвено планирање
- фонд 579: Савезни комитет за саобраћај и везе
- фонд 599: Савезни секретаријат за саобраћај и везе
- фонд 620: Управа цивилног ваздухопловства
- фонд 836: Канцеларија Маршала Југославије
- фонд 837: Кабинет Председника Републике

Војни архив

- фонд Народноослободилачка војска Југославије

Дипломатски архив Министарства иностраних послова (ДАМСП)

- фонд Политичка архива

Музеј ваздухопловства

- Збирка ваздушног саобраћаја
- Збирка техничке документације
- фонд Школски центар ЈАТ-а – летачка досијеа (ШЦ ЈАТ – ЛД)

- Народна библиотека Србије

- збирка Карте и планови

Личне збирке и колекције докумената

- лична документација Аврама Аврамовића
- лична документација Винка Томовића
- колекција аутора
- колекција Милана Мицевског
- колекција Предрага Миладиновића

Објављени извори, прописи, мемоари, усмене изјаве и друго

Објављени извори

- *Jugoslavija 1918–1988: statistički godišnjak*, rukovodilac redakcije dr Dušan Miljković, Beograd 1989.
- *Југословенско-совјетски односи 1945–1956. Зборник докумената*, прир. Љубодраг Димић и др, Београд 2010.
- *Петогодишњи план развика народне привреде Федеративне Народне Републике Југославије у годинама 1947–1951*, Београд 1947.
- *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu*, 1957–1979.
- *Службене новине Краљевине СХС* (од 1929. *Службене новине Краљевине Југославије*)
- *Службени војни лист*
- *Службени лист ФНРЈ* (од 1963. *Службени лист СФРЈ*)
- Станислав Краков, *Репортаже из авијације*, прир. Младен Весковић, Београд 2020.
- *Stanje i problemi vazdušnog saobraćaja Jugoslavije*, Beograd 1965.
- *Statistika jugoslovenskog civilnog vazduhoplovstva 1970–1971*, ur. Milica Patrnogić, Beograd 1972.
- *Statistički godišnjak FNRJ* (од 1963. *Statistički godišnjak SFRJ*)
- *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten* (излазио и као: *Direkcija za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten, Savezna uprava za civilnu vazdušnu plovību: godišnji bilten*), 1955–1970, 1973–1977.

Прописи

- Устав Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, 1921.
- Устав Федеративне Народне Републике Југославије, 1946.
- Устав Социјалистичке Федеративне Републике Југославије, 1963.
- Устав Социјалистичке Федеративне Републике Југославије, 1974.
- Устав Савезне Републике Југославије, 1992.
- *Закон о ваздушној пловидби од 22. фебруара 1928. године, измењен и допуњен на основу закона о измени и допуни тога закона од 14. јануара 1930. године*, Београд 1930.

Мемоари

- Бојовић, Коста, *Животни пут једног ваздухопловца: сећања на време, људе и догађаје*, Београд 2018.
- Kurjaković, Zlatko, *Pan Adria JPTT: hrvatski Ikar*, Zagreb 2020.
- Lukašek, Josip, *Letenje kao sudbina: moja pilotska sećanja*, Vršac 2012.
- Lukić, Milica, *Zapisi stjuardese*, Beograd 2000.
- Нинчић, Георгије, *Мој живот*, Београд 2011.
- Sever, Franc, *Brnik – letališče ali lovišče*, Maribor 2016.

Усмене изјаве

- Аврамовић, Аврам, Београд, 27. јануар 2020. и 3. фебруар 2020.
- Ивковић, Марко, Београд, 13. фебруар 2020.
- Томовић, Винко, Београд, 19. јануар 2020. и 28. јануар 2020.

Речници

- Čistogradov, Đorđe, *Vazduhoplovni rečnik englesko-srpsko-ruski*, Beograd 1997.

Периодика

- *Авијатика*
- *Авиоревија*
- *Adria*
- *Aerosvet* (издање Ваздухопловног савеза Југославије)
- *Aerosvet* (издање Ваздухопловног савеза Војводине)
- *Борба*
- *Generalexport bilten*
- *Genex informator*
- *Inex informator*
- *JAT bilten* (излазио и као *Jugoslovenski aerotransport* и *JAT Novosti*)
- *Политика*

Веб-странице

- Aviation Safety Network, база података Фондације за безбедност ваздухопловства (Flight Safety Foundation): <https://aviation-safety.net/>
- Агенција за привредне регистре Републике Србије, претрага привредних субјеката: <https://pretraga2.apr.gov.rs>
- Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије: <https://cad.gov.rs>
- Међународна организација за цивилно ваздухопловство (ИКАО): <https://www.icao.int>

Литература

Синтезе и монографије

- Avramovski, Živko, *Balkanska Antanta (1934–1940)*, Beograd 1986.
- Baum, Philip, *Violence in the Skies: A History of Aircraft Hijacking and Bombing*, Chichester 2016.
- Bjelajac, Mile, *Generali i admirali Kraljevine Jugoslavije 1918–1941. Studija o vojnoj eliti i biografski leksikon*, Beograd 2004.
- Bogetić, Dragan, *Jugoslavija i Zapad 1952–1955: jugoslovensko približavanje NATO-u*, Beograd 2000.
- Bogetić, Dragan, *Nova strategija spoljne politike Jugoslavije 1956–1961*, Beograd 2006.
- Boutineau, Maryla, *Aux origines d'Air France: La CFRNA – CIDNA. Première Compagnie aérienne européenne 1920–1933*, Saint-Martin des Entrées 2020.
- Vereš, Zlatko, *Kad motori utihnu*, Beograd 2007.
- Vinaver, Vuk, *Svetska ekonomska kriza u Podunavlju i nemački prodor 1929–1934*, Beograd 1987.
- Gero, David, *Aviation Disasters: The World's Major Civil Airliner Crashes since 1950*, Stroud 2017.
- Gorjup, Ivan, *Aviogenex*, Beograd 1987.
- Grant, R. G, *Flight: The Complete History of Aviation*, London 2017.
- Гулић, Милан, *Од Батине до Галца. Дунав у југословенској политици према Совјетском Савезу 1944–1953*, Београд 2015.
- Dimitrijević, Vojan, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana*, Beograd 2012.
- Dimitrijević, Vojan, Milan Micevski i Predrag Miladinović, *Kraljevsko vazduhoplovstvo. Vojno vazduhoplovstvo Kraljevine SHS/Jugoslavije 1918–1944*, Beograd 2012.
- Dimitrijević, Vojin, *Terorizam*, Beograd 2000.
- Димић, Љубодраг, *Срби и Југославија. Простор, друштво, политика (Поглед с краја века)*, Београд 1998.
- Dimić, Ljubodrag, *Jugoslavija i Hladni rat: ogledi o spoljnoj politici Josipa Broza Tita (1944–1974)*, Beograd 2014.
- Dobson, Alan, *A History of International Civil Aviation: From its Origins through Transformative Evolution*; London – New York 2019.

- Драгишић, Петар, *Ко је пуцао у Југославију? Југословенска политичка емиграција на Западу 1968–1980*, Београд 2019.
- Žutić, Nikola, *Avioindustrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugoslaviji 1918–1945*, Београд 2004.
- Јанић, Чедомир, и Огњан Петровић, *Кратка историја ваздухопловства у Србији*, Београд 2011.
- Јанић, Чедомир, и Огњан Петровић, *Творци ваздухопловства Краљевине Југославије*, Београд 2017.
- Јанић, Чедомир, и Јово Симишић, *Више од летења: осам деценија Аеропута и ЈАТ-а*, Београд 2007.
- Jovanović, Ljudmila, *Žene letači Jugoslavije*, Београд 2009.
- Kennedy, Charles, *Jetliners of the Red Star*, Claygate 2019.
- Kladnik, Darinka, *Zgodovina letalstva na Slovenskem*, Ljubljana 2008.
- Коло, Александар, *Небеска одисеја*, Београд 2006.
- Коло, Александар, и Бојан Димитријевић, *Спутфајер*, Београд 1997.
- Krunic, Čedomir, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije I-II*, Београд 2010, 2013.
- Кукобат, Илија, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања*, Београд 2020.
- Микић, Сава, *Историја југословенског ваздухопловства*, Београд 1932.
- Milak, Enes, *Italija i Jugoslavija 1931–1937*, Београд 1987.
- Мирковић, Мијо, *Саобраћајна политика*, Београд 1933.
- Mirković, Mijo, *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918–1941*, Zagreb 1950.
- Mols, Jozef, *Finnair: A Century of Nordic Aviation*, Stamford 2022.
- Обухович, Валерий, *История воздушного флота. Время, события, люди*, Минск 2018.
- Petranović, Branko, *Istorija Jugoslavije I, III*, Београд 1988.
- Petrović, Vladimir, *Jugoslavija stupa na Bliski istok: stvaranje jugoslovenske bliskoistočne politike 1946–1956*, Београд 2007.
- Petrović, Vladimir, *Titova lična diplomatija: studije i dokumentarni prilozi*, Београд 2010.
- Petrović, Ognjan, & Đorđe Nikolić, *Yugoslav Electras: from Aeroput Airlines to RAF*, Stockholm 2022.
- Raguž, Mario, *Zračna luka Dubrovnik: šezdeset godina*, Dubrovnik 2022
- Simišić, Jovo, *Bio jedan JAT*, Београд 2022.
- Simmons, Graham M, *Comet! The World's First Jet Airliner*, Barnsley 2018.
- Simmons, Graham M, *Olympic Airways: A History*, Barnsley 2019.
- Simmons, Graham M, *Britannia Airways: The World's Largest Holiday Airline*, Barnsley 2020.
- Simons, David and Thomas Withington, *The History of Flight*, Bath 2006, 87
- Соболев, Дмитрий, *Хроника советской гражданской авиации 1918–1941. гг*, Москва 2019.
- Соболев, Дмитрий, *Хроника советской гражданской авиации 1941–1960. гг*, Москва 2020.
- Соболев, Дмитрий, *Хроника советской гражданской авиации 1961–1991. гг*, Москва 2021.
- Schmitz, Sebastian, *Interflug: East Germany's Airline*, Claygate 2020.
- Filipović, Bogoljub, *Odnos vazduhoplovnog prava SFRJ i međunarodnog vazduhoplovnog prava*, Београд 1979.
- Higham, Robin, *Speedbird: The Complete History of BOAC*, London 2013.
- Ciglić, Boris, i Aleksandar Radić, *Više od vijeka: vazduhoplovstvo u Crnoj Gori*, Podgorica 2020.
- *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, Београд 1987.

Чланци

- Антонић, Горан, „Београдска управа и развој простора леве обале Саве 1934–1941“, *Годишњак за друштвену историју*, бр. 3 (2015), 47–76.
- Gulić, Milan, i Momir Ninković, „Мјеšovита југословенско-совјетска друштва. Случај JUSTE“, *Istorija 20. veka*, br. 1 (2014), 143–163.
- Крунић, Чедомир, „Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА“, *Лет*, бр. 2 (2000), 127–151.
- Кукобат, Илија, „Ваздухопловни савез Југославије 1945–1953: скица за историју једне друштвене и спортске организације у социјалистичкој Југославији“, *Војноисторијски гласник*, бр. 2 (2018), 159–188.

- Kukobat, Ilija, „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947“, *Istorija 20. veka*, br. 2 (2020), 173–186.
- Kukobat, Ilija, “Development of Air Transport between Yugoslavia and the United States of America 1945–1992”, *Istorija 20. veka*, br. 2 (2022), 441–456.
- Нинковић, Момир, „Неуспешни преговори о организацији југословенско-совјетских мешовитих друштава (1945–1947)“, *Токови историје* бр. 2 (2015), 129–153.
- Tiemejer, Phil. “Launching a Nonaligned Airline: JAT Yugoslav Airways between East, West, and South, 1947–1962“, *Diplomatic History*, vol. 41, no. 1 (januar 2017), 78–103. DOI:10.1093/dh/dhv061

Необјављени завршни радови и докторске дисертације

- Којић, Марко, *Отмица ЈАТ-овог авиона '81. Прилог проучавању терористичке делатности против Југославије*, дипломски рад, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, 2020.
- Милетић, Марко, *Политика одбране Југославије (1945–1958): идеје и пракса*, докторска дисертација, Универзитет у Београду, Филозофски факултет, 2021.

10. Биографија

Илија Кукобат рођен је 1993. године у Београду, где је завршио основну школу и гимназију. Дипломирао је 2016, а мастер рад одбранио 2017. године на Катедри за историју Југославије Одељења за историју Филозофског факултета у Београду. Од марта 2018. до марта 2019. радио је као волонтер у Музеју ваздухопловства и у мају 2019. положио стручни испит за звање кустоса. Докторске студије историје уписао је јануара 2019. године на истој катедри, под менторством проф. др Александра Животића. Од априла 2019. до априла 2023. године ангажован је као стипендиста Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије у Институту за савремену историју. Објавио је више научних радова и једну монографију (*Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949. Између сарадње и супротстављања*, Београд: Институт за савремену историју, 2020) на теме из историје југословенског ваздухопловства. Говори енглески и руски, служи се француским језиком.

Образац 5.

Изјава о ауторству

Име и презиме аутора: Илија Кукобат
Број индекса: 5i 18-15

Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ У ЈУГОСЛАВИЈИ (1945–1992)

- резултат сопственог истраживачког рада;
- да дисертација у целини ни у деловима није била предложена за стицање друге дипломе према студијским програмима других високошколских установа;
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио/ла ауторска права и користио/ла интелектуалну својину других лица.

Потпис аутора

У Београду, 27. март 2023.



Образац 6.

Изјава о истоветности штампане и електронске верзије докторског рада

Име и презиме аутора: Илија Кукобат

Број индекса: 5i 18-15

Студијски програм: историја

Наслов рада: Ваздушни саобраћај у Југославији (1945–1992)

Ментор: проф. др Александар Животић

Изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна електронској верзији коју сам предао/ла ради похрањена у **Дигиталном репозиторијуму Универзитета у Београду**.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског назива доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним страницама дигиталне библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у Београду.

Потпис аутора

У Београду, 27. март 2023.



Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ У ЈУГОСЛАВИЈИ (1945–1992)

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигиталном репозиторијуму Универзитета у Београду и доступну у отвореном приступу могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство (CC BY)

2. Ауторство – некомерцијално (CC BY-NC)

3. Ауторство – некомерцијално – без прерада (CC BY-NC-ND)

4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима (CC BY-NC-SA)

5. Ауторство – без прерада (CC BY-ND)

6. Ауторство – делити под истим условима (CC BY-SA)

(Молимо да заокружите само једну од шест понуђених лиценци.

Кратак опис лиценци је саставни део ове изјаве).

Потпис аутора

У Београду, 27. март 2023.



1. **Ауторство.** Дозвољавање умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце, чак и у комерцијалне сврхе. Ово је најслободнија од свих лиценци.

2. **Ауторство – некомерцијално.** Дозвољавање умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела.

3. **Ауторство – некомерцијално – без прерада.** Дозвољавање умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, без промена, преобликовања или употребе дела у свом делу, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела. У односу на све остале лиценце, овом лиценцом се ограничава највећи обим права коришћења дела.

4. **Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима.** Дозвољавање умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце и ако се прерада дистрибуира под истом или сличном лиценцом. Ова лиценца не дозвољава комерцијалну употребу дела и прерада.

5. **Ауторство – без прерада.** Дозвољавање умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, без промена, преобликовања или употребе дела у свом делу, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце. Ова лиценца дозвољава комерцијалну употребу дела.

6. **Ауторство – делити под истим условима.** Дозвољавање умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и прераде, ако се наведе име аутора на начин одређен од стране аутора или даваоца лиценце и ако се прерада дистрибуира под истом или сличном лиценцом. Ова лиценца дозвољава комерцијалну употребу дела и прерада. Слична је софтверским лиценцама, односно лиценцама отвореног кода.