

Илија КУКОБАТ\*

## ЦРНА ГОРА У СИСТЕМУ ЈУГОСЛОВЕНСКОГ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА 1930–2006.

*ABSTRACT: Based on unpublished archival records, periodicals, and literature, this paper analyses the development of air transport in Montenegro within the broader Yugoslav system from the opening of the first regular air route from Belgrade to Podgorica via Sarajevo to the reestablishment of the independence of Montenegro. It encompasses the development of airports within Montenegro and of air routes connecting it to the rest of Yugoslavia, and foreign countries.*

*KEYWORDS: air transport, Montenegro, Yugoslavia, Aeroput, Yugoslav Airlines (JAT), Podgorica (Titograd), Tivat, Berane (Ivangrad), Žabljak*

Авијација се на простору Црне Горе појавила не много касније него у другим деловима света. Прве неуспеле покушаје летова авионом на Цетињу извео је Италијан Ђовани Видмер 1912, да би затим 1913. извео и први успешан лет. Током Првог светског рата, над Црном Гором су дејствовала ваздухопловства Централних сила и Антанте. Присуство југословенског војног ваздухопловства у међуратном периоду било је најизраженије у Боки Которској, тј. у Кумбору, где је постојала хидро-авионска база наслеђена од аустроугарске морнарице. Тек 1940. године, када је Други светски рат већ стигао до југословенских граница, у Подгорици (Њемовско поље) и Никшићу (Капино поље) су стациониране значајније ваздухопловне јединице. Прве организације цивилног ваздухопловства у Црној Гори појављују се 1926. године са оснивањем Обласног одбора Аеро-клуба Краљевине СХС у Подгорици (од 1929. на Цетињу), као и низа месних одбора. Ипак, током читавог међуратног периода његове активности су биле веома скромне (први хидроави-

---

\* Аутор је научни сарадник Института за савремену историју у Београду.

он цетињског обласног одбора набављен је тек 1937, а авион 1938. године).<sup>1</sup>

Редован ваздушни саобраћај у Краљевини СХС успостављен је 1923. године, када је Француско-румунско друштво за ваздушну пловидбу (*Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne*) укључило Београд у своју трансевропску линију од Париза до Истанбула. Године 1927. у Београду је основано Друштво за ваздушни саобраћај а. д, познатије по свом скраћеном називу Аеропут. Од оснивања, ово предузеће је намеравало да укључи у мрежу својих линија и простор Црне Горе, који је представљао вероватно најизолованији део југословенске државе, практично без икаквих друмских и железничких и са ограниченим поморским везама са остатком земље. Како је за београдски лист *Време* јуна 1927. писао један од тада водећих пропагатора ваздухопловства, новинар и писац Станислав Краков: „Рђаве саобраћајне прилике у многим крајевима наше земље, недовољна саобраћајна средства, лишеност железничке мреже читавих покрајина (нпр. Црна Гора), могу се корисно допунити и заменити ваздушним линијама. [...] До Подгорице је потребно путовати два до три дана, мењајући сва саобраћајна средства, а авионом се може стићи из Београда у Подгорицу за нешто више од два сата.“ Краков је линију Београд – Подгорица сматрао једном од „главних артерија“ будуће мреже унутрашњег ваздушног саобраћаја, на које би се надовезале локалне линије. У пројекту програма ваздушних линија Краљевине СХС који је Друштво за ваздушни саобраћај доставило министру финансија Милану Стојадиновићу 1927. и који је објављен у листу *Наша крила*, предвиђало се отварање авионске линије Београд – Пећ – Подгорица током 1929. године, а затим и хидроавионске линије Сплит – Подгорица 1930. године, уз подизање хидроавионске базе у Плавници на Скадарском језеру. По-

<sup>1</sup> Више у: Bojan Dimitrijević, Milan Micevski i Predrag Miladinović, *Kraljevsko vazduhoplovstvo. Vojno vazduhoplovstvo Kraljevine SHS/Jugoslavije 1918–1944*. (Beograd: Institut za savremenu istoriju 2012), passim; Čedomir Krunić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije II* (Beograd: izdanje autora 2013), passim; Boris Ciglić, Aleksandar Radić, *Više od vijeka: vazduhoplovstvo u Crnoj Gori* (Podgorica: Aerodromi Crne Gore 2020), passim. Досадашња историографска и популарна литература о историји југословенског ваздухопловства (у оквиру тога и југословенског ваздушног саобраћаја) бавила се и његовим развојем на простору Црне Горе, али не као својом основном темом. Најпотпунији приказ историје ваздухопловства на простору Црне Горе представља монографија Бориса Циглића и Александра Радића *Више од вијека: ваздухопловство у Црној Гори*, с тим да се ради о пригодном издању. Извори за ову тему су разноврсни и чини их грађа Архива Југославије, збирке Музеја ваздухопловства (оба у Београду), затим објављени извори (годишњи билтени југословенских ваздухопловних власти 1955–1977) и штампа. Под појмом Црне Горе у овом раду третирамо њен простор у садашњим (2023) државним границама.

стојала је и могућност да се хидроавионима повежу Подгорица и Котор.<sup>2</sup>

Међутим, недовољне државне субвенције, захваљујући којима је Аеропут опстајао, значиле су и нешто спорији развој мреже авионских линија. У мају 1928, три месеца пошто је Аеропут почео да ради, извршен је експериментални кружни лет путничког авиона на релацији Београд–Скопље–Подгорица–Мостар–Сарајево–Београд, са циљем упознавања са предвиђеним трасама. Иако слетање авиона у Подгорицу није било најављено, изазвало је велико интересовање јавности жељне брже и лакше везе са остатком Краљевине СХС. Закључак са овог експерименталног лета био је да је директна авионска линија између Скопља и Подгорице немогућа у било којим условима, те да би требало путовати авионом од Скопља до Пећи, а затим од Пећи до Подгорице аутомобилом.<sup>3</sup>

До коначног отварања линије Београд – Сарајево – Подгорица дошло је 5. маја 1930. године. Авионом типа Потез 29-2 регистрације UN-SAD је том приликом управљао шеф пилота Аеропута Владимир Стрижевски, а са њим су летели директор друштва Тадија Сондермајер, авиомеханичар Ћук и четири београдска новинара. Свечаном дочеку на аеродрому на Ђемовском пољу присуствовали су бан Зетске бановине, армијски генерал Крста Смиљанић, председник подгоричке општине Нешо Шћеповић (чија је супруга крстила авион именом *Подгорица*), представници цивилних и војних власти и велики број грађана. Саобраћај на овој линији успешно је одржаван све до 15. септембра и завршетка летачке сезоне за 1930. годину. Од предвиђена 124 лета (свака деоница у одласку и повратку је рачуната као посебан лет), извршено је 117 (94%), као и један ванредни од Сарајева до Београда.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Архив Југославије (АЈ), Збирка Милана Стојадиновића (37), фасцикла 40, архивска јединица 279 (37-40-279), Пројект програма ваздушних линија Краљевине СХС, 1927; Тадија Сондермајер, „Буџет и саобраћајно ваздухопловство“, *Наша крила* (Београд), бр. 43, децембар 1927, 738-739; „Саобраћај у ваздуху“, *Наша крила* (Београд), бр. 46/47, март/април 1928, 787-789; Ћ. Krunić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije I* (Beograd: izdanje autora 2010), 56-92, 275-292 (у даљем тексту: *CVKJI I*); Мијо Мirković, *Ekonomska historija Jugoslavije* (Zagreb: Sveučilište u Zagrebu 1962), 392-407; Branko Petranović, *Istorija Jugoslavije I* (Beograd: Nolit 1988), 79-80, 317; Станислав Краков, *Репортаже из авијације*, прир. Младен Весковић (Београд: Службени гласник 2020), 17-18.

<sup>3</sup> „Први кружни лет од 1000 км“, *Наша крила* (Београд), бр. 50/51, јули/август 1928, 883-887; Ћ. Krunić, *CVKJI*, 86-87; В. Ciglić, А. Radić, *n. d.*, 94-95.

<sup>4</sup> АЈ, Министарство трговине и индустрије (65), 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: извештај Управног и надзорног одбора о раду од 1. 1. до 31. 12. 1930, 1931; „Наше нове ваздушне линије“, „Београд – Сарајево – Подгорица“, Раде Драинац, „Највеличанственији пут кроз нашу земљу“, Јован Палавестра, „Три сата у Подгорици“, *Наша крила* (Београд), бр. 73, јуни 1930, 1255-1259; Ћ. Krunić, *CVKJI*, 102-103; В. Ciglić, А. Radić, *n. d.*, 96.

Успешан саобраћај настављен је на релацији Београд – Сарајево – Подгорица и од 15. јуна до 10. септембра 1931. године. У саобраћај је уведен већи, тромоторни авион типа Фарман Ф.306, који је Аеропут наменски набавио за саобраћај над брдским и планинским тереном. Током летачке сезоне, на поменутој линији је превезено укупно 338 путника, 35,4 килограма поште, 568 килограма робе и 2.937 килограма пртљага. Нису извршена само два лета од предвиђена 104, тако да је редовност саобраћаја износила 97,5%. Да се радило о изузетно важној линији говори и чињеница да су, према првом историчару југословенског ваздухопловства Сави Микићу, карте биле распродате и по петнаест дана унапред. Ипак, успех је био кратког века. Услед недовољних државних субвенција и економске кризе која је погодила Југославију, Аеропут је био приморан да 1932. укине све линије осим оних ка иностранству (Београд – Загреб – Грац – Беч и Београд – Скопље – Солун), тако да је укинута и линија ка Подгорици.<sup>5</sup>

Године 1933. Аеропут је започео постепену обнову старих и отварање нових линија. Тадашња Зетска бановина је поново добила авионски саобраћај 1936, када је отворен аеродром у Дубровнику. Саобраћај на линији Београд – Подгорица обновљен је тек 23. августа 1938. године. Ипак, ово је тада била само једна етапа на линији од Београда до Тиране, која је функционисала само до 22. септембра са три лета недељно. Аеродром у Подгорици је оспособљен за прихват већих и модернијих авиона типа Локид Електра, који су тада постајали окосница флоте Аеропута. Већ 1939. године, због италијанске окупације Албаније, ова линија је скраћена само до Подгорице. Отворена је 16. јуна и на њој се летело три пута недељно (понедељком, средом и петком) до 15. септембра, када је и завршена летачка сезона. Укупно је превезено 747 путника (74 по пуној цени карте, 610 по повлашћеној цени и 63 бесплатно), 8.817 килограма пртљага, 150 килограма поште и 32,5 тона робе. Искористићење понуђеног капацитета износило је 72,5%, што је линију Београд – Подгорица чинили другом најискористићенијом линијом Аеропута, после линије Београд – Сарајево – Дубровник (76,2%).<sup>6</sup>

Аеропут је имао највећи обим саобраћаја према Црној Гори у сезони 1940. На линији Београд – Подгорица летело се три пута недељно

<sup>5</sup> АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: извештај Управног и надзорног одбора о раду у 1931. години, 1932; „На тромотору од Београда до Подгорице“, *Наша крила* (Београд), бр. 85, јуни 1931, 1488-1489; Сава Микић, *Историја југословенског ваздухопловства* (Београд: издање аутора 1932), 635-637; Ћ. Krunić, *CVKJ I*, 110-112, 118-120; В. Ciglić, А. Radić, *n. d.*, 96.

<sup>6</sup> АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д: извештаји Управног и надзорног одбора о раду за 1938 и 1939. годину; Ћ. Krunić, *CVKJ I*, 148-149, 159, 172-173, 185; В. Ciglić, А. Radić, *n. d.*, 96.

но од 1. маја до 3. јуна, затим свакодневно од 4. јуна до 30. септембра и поново три пута недељно од 1. до 31. октобра. Од 5. августа до 14. септембра, подгоричка линија продужена је до Бара, мада то није било предвиђено годишњим планом рада. Према подацима из годишњег извештаја о раду, Аеропут је на релацији Београд – Подгорица – Бар превезао 798 путника (104 по пуној цени карте, 591 по повлашћеној цени и 103 бесплатно), 8.827 килограма пртљага, 281 тону робе, 1.276 килограма новина и 431,6 килограма поште. По завршетку летачке сезоне, током децембра 1940. и јануара 1941. је одржавана поштанска линија између Београда и Подгорице, а разматрано је и увођење целогодишњег саобраћаја између ова два града. Међутим, приближавање, а затим и улазак Југославије у Други светски рат онемогућили су спровођење ове замисли. Током Априлског рата, са аеродрома у Подгорици и Никшићу и из хидробазе у Кумбору дејствовала је југословенска авијација, да би из Никшића била обављена и евакуација војног и политичког руководства Краљевине Југославије у Грчку. Под окупацијом, из ових база је против партизанског покрета дејствовала италијанска и немачка авијација. У завршној етапи рата, савезници су више пута нападали ове аеродроме, али и вршили снабдевање снага Народноослободилачке војске Југославије и евакуацију рањеника на лечење у Италију авионима, претежно са ратних летелишта попут оног у Његовуђи на Дурмитору и аеродрома на Капином пољу код Никшића.<sup>7</sup>

Процес обнове ваздушног саобраћаја на територији Југославије покренут је и пре завршетка Другог светског рата. Већ у мају 1945. године, транспортни авиони ваздухопловства Југословенске армије вршили су летове од Београда ка појединим градовима у земљи и иностранству, укључујући Подгорицу. Поново је коришћен аеродром на Ђемовском пољу, на ком су биле базиране и јединице Југословенског ратног ваздухопловства. Ипак, ови летови нису вршени редовно и за путовања су издаване дозволе по молбама. Крајем 1945. или почетком 1946. године основана је Главна управа ваздушног саобраћаја као орган Команде ваздухопловства, са задатком обнове ваздушног саобраћаја. После међународне линије Београд – Праг отворене 6. новембра 1945, своје прве домаће линије успоставила је 8. априла 1946. године, и то Београд – Сарајево и Београд – Подгорица (од јула 1946 Титоград). Ова линија је успешно функционисала до краја 1946. године.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> АЈ, 65-1230-2214, Друштво за ваздушни саобраћај а. д. извештај Управног и надзорног одбора о раду у 1940. години, 1941; Ѓ. Krunić, *СВКЈ*, 189-193; В. Ciglić, А. Radić, *п. д.*, 96, 117-134.

<sup>8</sup> Детаљније у: Ilija Kukobat, „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945–1947“, *Istorija 20. veka*, br. 2 (2020), 173–186.

Преласком Главне управе ваздушног саобраћаја у састав Министарства саобраћаја ФНРЈ почетком 1947, и ваздушни саобраћај прешао је у цивилне токове. На дан 1. априла 1947. године, Југословенски аеротранспорт (ЈАТ), тада орган Главне управе (формиран је као посебно предузеће 1948), почео је са саобраћајем на више линија, укључујући Београд – Титоград. На дан 28. јула исте године, у складу са споразумом Југославије и Совјетског Савеза, линију Београд – Титоград – Тирана преузело је Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА). Ово предузеће је једно време и управљало аеродромом у Титограду. На дан 27. новембра 1947, на овој линији је дошло до удеса авиона типа Лисунов Ли-2 регистрације YU-BAD, који је приликом приласка титоградском аеродрому по лошем времену ударио у Румију услед губитка оријентације посаде и слабог рада средстава за везу и навигацију. Поред ове, ЈУСТА је летела и на кружној поштанској линији Београд – Скопље – Титоград – Сарајево – Београд. Ипак, ове линије нису биле дугог века. Поштанска линија укинута је у склопу опште редукције ваздушног саобраћаја изазване смањеним испорукама горива из Румуније пред доношење Резолуције Информбироа, од 7. априла 1948. ЈУСТА је своје пословање свела на линију Београд – Титоград – Тирана. Због провокација са албанске стране, започетих у лето 1948, линија за Тирану је скраћена до Титограда у септембру те године. Последњи свој лет ЈУСТА је извела на релацији Београд – Титоград 3. јануара 1949, а предузеће је до краја године угашено. После стабилизације снабдевања горивом, ЈАТ је 18. априла исте године обавио први специјални лет за Титоград, да би 16. маја покренуо и редован саобраћај, понекад и са по два лета дневно због великог интересовања путника. На овим линијама коришћени су авиони типа Јункерс Ју 52, Даглас ДЦ-3 и Лисунов Ли-2.<sup>9</sup>

Веома значајан моменат за развој ваздушног саобраћаја у Југославији требало је да представља доношење Првог петогодишњег плана, који је предвиђао његову значајну експанзију. Била је предвиђена и модернизација аеродромске мреже. Према овом плану, на територији Црне Горе је требало да постоји само један аеродром, титоградски, оспособљен за „ограничен међународни и неограничен домаћи са-

<sup>9</sup> АЈ, Управа цивилног ваздухопловства (620), 620-41, прегледи експлоатације ваздушног саобраћаја по данима током 1949. године; Чедомир Крунић, „Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА“, *Лет*, бр. 2 (2000), 127–151; Milan Gulić i Momir Ninković, „Мјеšovита југословенско-совјетско друштво. Случај JUSTE“, *Историја 20. века*, бр. 1 (2014), 143–163; Илија Кукобат, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања* (Београд: Институт за савремену историју 2020), 123-129; В. Ciglić, А. Radić, *n. d.*, 208-210.

обраћај“. Сврстан је у „аеродроме друге категорије“ (од укупно четири) и требало да буде опремљен травнатом полетно-слетном стазом и бетонском стајанком површине 5.000 м<sup>2</sup>, као и да има хангар површине 2.000 м<sup>2</sup> и друге објекте укупне површине 5.300 м<sup>2</sup>. Ипак, мало шта је од целокупног плана спроведено, тако да су извршене само најнужније адаптације на постојећим објектима на Њемовском пољу.<sup>10</sup>

Проширење аеродромске мреже на територији Црне Горе започето је 1955. године, када је на бившем ратном летишту отворен сезонски аеродром на Дурмитору, код села Његовуђа (званични назив је био Аеродром *Жабљак*). Године 1957. за ваздушни саобраћај је отворен до тада искључиво спортски аеродром код Тивта. У оба случаја подигнуте су скромне пристанишне зграде, а полетно-слетне стазе су биле травнате. Поред тога, ЈАТ је у летњој сезони одржавао и линију Београд – Херцег Нови, с тим што је авион заправо слетао на дубровачки аеродром код села Груда, а путнике до коначног одредишта возио аутобус. Титоград је добио и авионску везу са Загребом преко Сарајева у летњој сезони, док су зими летови били директни.<sup>11</sup>

Почевши од 1955, на савезном нивоу је разматрана потреба за модернизацијом аеродромске мреже. Требало је превазићи њену општу заосталост (само је београдски аеродром у то време имао бетонску писту), али и искористити ваздушни саобраћај ради бољег повезивања различитих делова земље и Југославије са светом, уз посебно истицање везе ваздушног саобраћаја и туризма. Према једном елаборату Савезног завода за друштвено планирање из те године, титоградски аеродром је сврстан у групу аеродрома за „велики унутрашњи саобраћај“ заједно са Сарајевом, Љубљаном и Скопљем и било је предвиђено да се новоизграђени војни аеродром у Голубовцима учини мешовитим. Код Дубровника или Тивта је требало подићи „међународни туристички аеродром“ који би покрио јужни део јадранског приморја. У нацрту програма модернизације аеродромске мреже Југославије из 1959, титоградски аеродром је требало да покрије цело црногорско приморје уз изградњу пруге и пута за Бар. По броју услужених путника, Титоград је у то време имао други најфреквентнији аеродром у Југославији (после београдског), док је 1960. године чак 25% од укупног годишњег броја путника ЈАТ-а летело само на линији између Београда и Титограда. За аеродром

<sup>10</sup> АЈ, Савезна планска комисија (41), 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: Борба 1947), 63, 83.

<sup>11</sup> *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten*, br. 1, 1955, 18, 21–23; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1957*, br. 4, 1958, 4, 10; B. Ciglić, A. Radić, *n. d.*, 211–214.

на Жабљаку је предложено да остане у тадашњем стању, а за Тиват је предложено да се затвори, пошто је било предвиђено успостављање локалног хеликоптерског саобраћаја. Заиста, на војном аеродрому код Голубоваца, који је грађен од 1955. до 1958. и већ имао бетонску писту дугачку 2.500 и широку 45 метара, подигнута је пристанишна зграда и посебна платформа за путничке авионе, тако да је саобраћај пребачен са Ђемовског поља на нови аеродром 1. маја 1960. године. Титоградски аеродром је тиме поново постао мешовит, односно војно-цивилни, а стари аеродром на Ђемовском пољу је остао активан као спортски. ЈАТ је затим на линијама за Титоград почео да користи модерније авионе типа Конвер 440 са већим капацитетом од ДЦ-3. Друге замисли из програма модернизације аеродромске мреже нису испоштоване. Године 1961. је отворена авионска линија Београд – Иванград (Беране) и настављена је употреба аеродрома код Тивта и на Жабљаку. Тиме је број аеродрома отворених за ваздушни саобраћај у Црној Гори достигао свој максимум (четири). Између 1968. и 1971. извршена је модернизација тиватског аеродрома, који је добио савремене зграде и бетонску писту. Овај подухват извршен је заједничким улагањима Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу, Југословенске народне армије и Општине Тиват. Од овог периода ЈАТ је почео да користи и млазне авионе различитих типова за летове ка Титограду и Тивту. Ови аеродроми су од 1971. године били организационе јединице (касније основне радне организације) у саставу ЈАТ-а. Са друге стране, повлачење већ застарелих авиона типа ДЦ-3 из саобраћаја приморало је ЈАТ да 1968. укине линију ка Жабљаку, а 1971. и ка Иванграду, пошто је само тај тип авиона могао безбедно да користи тамошње аеродроме. Потреба за овим аеродромима делимично је нестала и захваљујући градњи асфалтних путева и пруге Београд – Бар, чиме су побољшане везе Црне Горе са остатком Југославије.<sup>12</sup>

Током 1960-их година, поред ЈАТ-а, и друге југословенске авиокомпаније су почеле да користе црногорске аеродроме. Љубљанска Адрија (од 1968. до 1986. Инекс-Адрија) и београдски Авиогенекс специјализовали су се за чартер саобраћај, односно нередовни превоз стра-

<sup>12</sup> АЈ, Савезни секретаријат за саобраћај и везе (599), 599-195, Југословенски аеро-транспорт: извештај о раду за 1960. годину; АЈ, 599-226, Елаборат *Перспективни развој ваздушног саобраћаја*, август 1955; 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; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1960*, br. 7, 1961, 4; *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1961*, br. 8, 1962, 21, 23; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1968*, br. 15, 1969, 9; B. Ciglić, A. Radić, *n. d.*, 143, 217, 222; Jovo Simić, *Bio jedan JAT* (Beograd: Lighthouse Studio 2022), 141.



них туриста, посебно из Западне Европе и Чехословачке. Поред тога, загребачка Пан Адрија је превозила пошту и за Титоград, да би 1970-их година у договору са ЈАТ-ом преузела и поједине путничке линије. Тако је 1974. Пан Адрија, поред других, летела на линији Београд – Приштина – Титоград, а 1975. на поштанској линији Београд – Сарајево – Титоград и путничким Загреб – Титоград, Скопље – Титоград – Сарајево, Ниш – Тиват и Београд – Иванград, чиме је обновљена употреба трећег аеродрома у Црној Гори. Гашење Пан Адрије 1978. довело је и до дефинитивног престанка коришћења иванградског аеродрома у ваздушном саобраћају, мада је остао активан као спортски. Године 1976. Инекс-Адрија је увела линију Љубљана – Титоград, а 1977. је Авиогенекс, такође у договору са ЈАТ-ом, летео на линији Загреб – Тиват – Скопље. Уз њих, у Титоград и Тиват су слетали и чартер летови страних компанија, али је редован саобраћај био искључиво домаћи. Примера ради, ЈАТ је 1973. повезивао Титоград са Београдом, Загребом, Мостаром, Приштином, Скопљем и Сарајевом, а Тиват са Београдом, Загребом, Сарајевом и Нишом. Те године је титоградски аеродром услужио 206.464 путника, а тиватски 134.576.<sup>13</sup>

Међу ванредним дешавањима у ваздушном саобраћају на територији Црне Горе од удеса на Румији 1947. до распада социјалистичке Југославије издвајају се један удес и две отмице авиона. Прва отмица догодила се 9. јула 1959. године, када је један путник оружјем приморао посаду авиона на линији Тиват – Београд да прелети у Бари. Следећи ванредни догађај представља удес ЈАТ-овог авиона каравела регистрације YU-AND на лету Скопље – Титоград. Приликом прилаза Титограду, авион је у условима густе облачности понирао испод минималне дозвољене висине и ударио у планину Маганик. Како је установљено истрагом, више радио-навигационих средстава дуж трасе лета није функционисало, међу њима и радио-фар Мојковац. Услед овога, посада авиона није могла да тачно утврди свој положај, а контролор летења је на основу процене посаде прерано дозволио понирање, мислећи да је авион већ прелетео Мојковац. Поред тога, капетан авиона, искусни пилот Живојин Маглић, био је преоптерећен радом са два приправника, што говори о лошем планирању састава посаде. Коначно, установљено је и да контролор летења никада није потпуно оспособљен за дужност

<sup>13</sup> *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1972, 1973, 32–33; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1973, 1974, 57, 61–64; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1974, 1975, 46–47; Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1975, 1976, 28–29; „Vazдушna trka za putnicima“, *Inex informator* (Beograd), br. 64–65, novembar-decembar 1976; „Planovi za novu sezonu“, *Genex informator* (Beograd), br. 1, 1977, 20; B. Ciglić, A. Radić, n. d, 228–230.*

коју је обављао. Друга отмица догодила се 26. септембра 1981. на лету ЈАТ-овог авиона боинг 727 на лету Титоград – Дубровник – Београд. После полетања из Титограда, тројица путника су принудила посаду да усмери авион ка југу Италије, а затим ка Атини, где је снабдевен горивом. Затим су захтевали да се лет настави ка Израелу, али је израелска војна авијација у сусрет послала два ловачка авиона, тако да је ЈАТ-ов авион слетео у Ларнаку на Кипру. По приземљењу, путници и посада су инсценирали пожар и успешно напустили авион, после чега су се отмичари предали полицији.<sup>14</sup>

Од краја 1970-их година, на територији Црне Горе су у ваздушном саобраћају коришћени само аеродроми у Титограду и Тивту. Први је реконструисан 1977, док је други обнављан после разорног земљотреса 1979. Према реду летења ЈАТ-а за период од 1. априла до 31. октобра 1976, директне линије су спајале Тиват и Титоград само са Београдом. Оволика редукација у односу на претходни период била је изазвана нафтном кризом која је отпочела 1974. и тежњом ЈАТ-а да укине што више неисплативих линија. До 1980, Титоград је поново добио директне линије за Загреб, Сарајево и Скопље, док је Тиват и даље имао везу само са Београдом. Године 1987. ЈАТ је у летњој сезони одржавао редовне линије из Титограда за Београд, Загреб и Лондон, а из Тивта за Београд, Амстердам (директно) и Беч (преко Београда). Поред тога, Адрија је 16. новембра те године чартер летове Титоград – Бари заменила редовном линијом. Поред тога, Адрија и Авиогенекс су и даље вршили чартер летове за Тиват и Титоград за потребе туризма. Покушаји обнове саобраћаја ка Иванграду и увођења линија ка Никшићу нису успели, мада је извршено неколико успешних демонстрација мањих путничких авиона погодних за употребу на овим аеродромима.<sup>15</sup>

Распад социјалистичке Југославије и увођење санкција Савезној Републици Југославији 1992. довели су до обуставе међународног саобраћаја. Летови су вршени само између Београда, Приштине, Ниша, Титограда (од лета 1992. Подгорице) и Тивта. Ситуација је почела да се поправља са укидањем санкција 1994. године. Поред ЈАТ-а и Авиогенекса, на тржишту се појавио и национални авиопревозник Црне Горе, Монтенегро ерлајнс (Montenegro Airlines), основан 1994. године. Ова компанија је априла 1997. рад почела промотивним летовима од Подго-

<sup>14</sup> *Specijalni bilten: udesi u civilnom vazduhoplovstvu u 1973. godini*, br. 18, 1974, 26–33; „Drama sa srećnim ishodom“, *Jugoslovenski aerotransport* (Beograd), 5. oktobar 1981, 3; Љубо Пејановић, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, *Авијатика*, бр. 2–3, септембар 1994, 15; В. Ciglić, А. Radić, *n. d.*, 226, 230. Ј. Simišić, *n. d.*, 150–151, 196–197, 207–209.

<sup>15</sup> Музеј ваздухопловства, Београд, збирка Историја цивилног ваздухопловства, редови летења ЈАТ-а за лето 1976, лето 1980. и лето 1987; В. Ciglić, А. Radić, *n. d.*, 230–231.

рице ка Београду и Нишу, да би у мају отворила своју прву међународну линију, Подгорица – Бари. Нови прекид саобраћаја наступио је у време НАТО бомбардовања Југославије. Већ прве вечери, 24. марта 1999, војни део подгоричког аеродрома је бомбардован, услед чега је оштећен и цивилни, тако да је саобраћај обновљен тек у октобру те године. Саобраћај са Тивтом обновљен је већ у јуну 1999. пошто аеродром није био мета дејстава. У лето 2001. ЈАТ је увео и више линија из Тивта ка европским дестинацијама: Берлину, Москви, Санкт Петербургу и другим. Године 2003. извршена је власничка трансформација аеродрома у Тивту и Подгорици, који су после дугогодишњих преговора издвојени из састава ЈАТ-а и постали део предузећа *Аеродроми Црне Горе*. Осамостаљење Црне Горе 2006. увело је ваздушни саобраћај у нову фазу развитка, са потпуним окретањем међународном саобраћају и привлачењем све већег броја страних авиокомпанија на црногорско тржиште.<sup>16</sup>

\*\*\*

Ваздушни саобраћај на простору југословенске државе нераскидиво је везан за простор Црне Горе. Разлог за ово била је изузетно слаба повезаност Црне Горе са остатком земље у то време, односно недостатак железничких и друмских комуникација. Већ у фази када се појављују прве замисли за његово успостављање, у другој половини 1920-их година, планирано је и отварање линија ка Подгорици. Ову замисао остварило је предузеће Аеропут 1930. године, отварањем линије Београд – Сарајево – Подгорица. Иако је линија функционисала веома успешно, укинута је већ 1932. због економске кризе. Упркос честим захтевима, ваздушни саобраћај између Београда и Подгорице обновљен је тек 1938. године, да би 1940. ова линија била продужена до Бара.

Даљи развој ваздушног саобраћаја у Црној Гори уследио је после Другог светског рата. Редован ваздушни саобраћај између Београда и Подгорице, одн. Титограда обновљен је у пролеће 1946. од стране ваздухопловства Југословенске армије, да би његово вршење 1947. преузели ЈАТ и (накратко) југословенско-совјетско предузеће ЈУСТА. До 1961. за ваздушни саобраћај су отворена још три аеродрома у Црној Гори: жабљачки, тиватски и иванградски. Њихова сврха је била додатно превазилажење још увек слабих веза Црне Горе са остатком Југославије, али и потпора развоју туризма. Године 1960. ваздушни саобраћај је са старог титоградског аеродрома на Ћемовском пољу премештен на војни (од тада мешовити) аеродром код Голубоваца, чиме је омогуће-

<sup>16</sup> B. Ciglić, A. Radić, *n. d.*, 231-237, 300-301; J. Simišić, *n. d.*, 317, 333.

на употреба већих авиона и раст обима саобраћаја. Од 1968. до 1971. са истим циљем је модернизован тиватски аеродром. Уз ЈАТ, ове аеродроме су користиле и југословенске чартер компаније Инекс-Адрија, Авиогенекс и Пан Адрија, као и стране компаније, превозећи велики број домаћих и страних туриста. С друге стране, аеродроми код Жабљака и Иванграда су затворени 1968. одн. 1975, чиме је број аеродрома отворених за саобраћај у Црној Гори сведен на два. У време распада и ратова на простору бивше Југославије, санкције су онемогућиле даљи нормалан развој ваздушног саобраћаја у земљи, па тако и у Црној Гори, док је у НАТО бомбардовању 1999. подгорички аеродром оштећен, али је у наредном периоду саобраћај обновљен и нормализован. Из изложеног се види да је Црна Гора од успостављања ваздушног саобраћаја на простору југословенске државе до њеног нестанка 2006. године била једно од тежишта ове делатности, да су сви нивои власти поклањали одговарајућу пажњу његовом развоју и да је захваљујући ваздушном саобраћају у знатној мери превазиђен недостатак других веза Црне Горе са остатком Југославије.

Ilija KUKOBAT

MONTENEGRO IN THE AIR TRANSPORTATION  
SYSTEM OF YUGOSLAVIA  
1930-2006

*Summary*

Since the founding of the first Yugoslav air carrier, Aeroput, in 1927, Montenegro was one of the prime regions of the country that could benefit from air transport due to a lack of other modes of transportation. The first air route to Montenegro, Belgrade – Sarajevo – Podgorica, was introduced in 1930, but had to be cancelled by the end of 1931 due to the economic crisis. A direct service from Belgrade to Podgorica was opened in 1938 and remained in operation until late 1940 with an extension to Bar during that year. After the Second World War, the route from Belgrade to Podgorica (Titograd) was reopened in the spring of 1946. It was at first operated by the Yugoslav Air Force, then by Yugoslav Airlines (JAT) and briefly by the Yugoslav-Soviet Civil Aviation Company (YUSTA). By 1961, three more airports were opened in Montenegro: Žabljak, Tivat, and Ivangrad, mostly catering to the needs of growing numbers of tourists. In 1960, air traffic was moved from the old Titograd airport at Ćemovsko Polje to the military airfield at

Golubovci. Tivat airport was modernised by the construction of new buildings and a concrete runway between 1968 and 1971. Besides JAT, they were used by Yugoslav charter companies Inex-Adria, Aviogenex, and Pan Adria, as well as foreign air carriers, bringing great numbers of domestic and foreign tourists to the Adriatic. Regular year-round services were only flown to other cities in Yugoslavia. Airports at Žabljak and Ivangrad were closed for passenger transport, although there were several attempts to introduce regional air transport to Ivangrad and Nikšić during the 1980's. Sanctions imposed by the international community on Yugoslavia led to an almost complete collapse of air transport in the country, including Montenegro, from 1992 to 1994, with only domestic flights being operated. Due to the efforts of JAT, Aviogenex, and Montenegro Airlines (founded in 1994), air transport continued to function, and international services were slowly reintroduced after the cancellation of sanctions. A complete cancellation of flights was caused by the NATO bombing of Yugoslavia in 1999, which damaged the airport in Podgorica. Since then, air transport in Montenegro has expanded greatly, entering a new phase in its development after the country became independent in 2006.

## Референце

- Dimitrijević, Bojan, Milan Micevski i Predrag Miladinović, *Kraljevsko vazduhoplovstvo. Vojno vazduhoplovstvo Kraljevine SHS/Jugoslavije 1918–1944* (Beograd: Institut za savremenu istoriju 2012).
- Gulić, Milan, i Momir Ninković, „Mješovita jugoslovensko-sovjetska društva. Slučaj JUSTE“, *Istorija 20. veka*, br. 1 (2014), 143–163.
- Краков, Станислав, *Репортаже из авијације*, прир. Младен Весковић (Београд: Службени гласник 2020).
- Крунић, Чедомир, „Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА“, *Лет*, бр. 2 (2000), 127–151.
- Krunić, Čedomir, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije I-II* (Beograd: izdanje autora 2010, 2013).
- Kukobat, Ilija, „Počeci vazdušnog saobraćaja u posleratnoj Jugoslaviji 1945-1947“, *Istorija 20. veka*, br. 2 (2020), 173–186.
- Кукобат, Илија, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања* (Београд: Институт за савремену историју 2020).
- Микић, Сава, *Историја југословенског ваздухопловства* (Београд: издање аутора 1932).
- Mirković, Mijo, *Ekonomska historija Jugoslavije* (Zagreb: Sveučilište u Zagrebu 1962).
- Пејановић, Љубо, „Отмице ваздухоплова на простору бивше Југославије“, *Авијатика*, бр. 2–3, септембар 1994, 15-16.

- 
- Petranović Branko, *Istorija Jugoslavije I* (Beograd: Nolit 1988).
  - Simišić, Jovo, *Bio jedan JAT* (Beograd: Lighthouse Studio 2022).
  - Čiglić, Boris, i Aleksandar Radić, *Više od vijeka: vazduhoplovstvo u Crnoj Gori* (Podgorica: Aerodromi Crne Gore 2020).
  - *Петогодишњи план развитка народне привреде Федеративне Народне Републике Југославије у годинама 1947–1951* (Београд: Борба 1947).