

Оригиналан научни рад
Примљен: 5. маја 2018.
Прихваћен: 23. новембра 2018.

УДК 797.5:061.2(497.1)"1945/1953"(093.2)
COBISS.SR-ID 275302156

Илија Кукобат, мастер историчар
МУЗЕЈ ВАЗДУХОПЛОВСТВА, БЕОГРАД
E-mail: ilija.kukobat.2012@gmail.com

ВАЗДУХОПЛОВНИ САВЕЗ ЈУГОСЛАВИЈЕ 1945–1953: СКИЦА ЗА ИСТОРИЈУ ЈЕДНЕ ДРУШТВЕНЕ И СПОРТСКЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ У СОЦИЈАЛИСТИЧКОЈ ЈУГОСЛАВИЈИ

АПСТРАКТ: Рад се бави развојем Ваздухопловног савеза Југославије у његових првих осам година, од оснивања као Савезног одбора за спортско ваздухопловство после Другог светског рата до изласка из састава Народне технике 1953. године, његовим унутрашњим развојем, као и везама са сродним иностраним и међународним организацијама, односом са југословенским ваздухопловним властима и значајем који му је придавало југословенско државно и партијско руководство.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Ваздухопловни савез Југославије, ваздухопловство, спорт, друштвене организације

Савезни одбор за спортско ваздухопловство 1946–1948.

До Другог светског рата Аеро-клуб „Наша крила” Краљевине Југославије развио је веома разгранату активност на пољу спортског ваздухопловства. Основан 1921. године као Српски аеро-клуб

од бивших ваздухопловаца српске војске, веома брзо је успео да покаже свој значај као популаризатор ваздухопловства, али и технике уопште, у једној веома неразвијеној земљи. Организација је током читавог њеног постојања расла, тако да је само од 1932. до 1940. године АК „Наша крила” успео да обучи око 400 моторних пилота, 1.710 једриличара и више од 10.000 моделара, значајно доприносећи ширењу техничке културе у Југославији. Поред аеро-клубова као основних организација, АК „Наша крила” је имао и своје центре за обуку моторних пилота и једриличара, међу којима су се посебно истицали школа за моторне пилоте у Руми и Школа високоспособног једрења у Вршцу. Његов рад је већ 1940. године ограничен јер је војска реквирирала авионе аеро-клубова за своје потребе, тако да су активност наставили само једриличари и моделари. Окупација Југославије 1941. значила је и дефинитиван прекид рада, да би затим, новембра 1942, била наређена ликвидација АК „Наша крила” и Друштва за ваздушни саобраћај „Аеро-пут”. Док је „Аеро-пут” као приватно акционарско друштво успевао да одложи своје укидање, АК „Наша крила”, као друштвена организација, то није могао, тако да је под окупацијом дефинитивно угашен. Како по ослобођењу није поднет захтев за обнову рада, Министарство унутрашњих послова ФНРЈ је „констатовало правно непостојање цитираног удружења”, сву његову имовину је преузело и почетком 1946. предало Команди ваздухопловства Југословенске армије.¹

Окупљање југословенских спортских ваздухопловаца почело је пре окончања Народноослободилачког рата, крајем 1944. године, када су у тек ослобођеним Београду и Сплиту, у приближно исто време, почеле са радом прве моделарске групе и радионице.² Међутим, оно је у пуној мери отпочело по завршетку рата, када се масовније оснивају ваздухопловна друшта (ВД), док је у Словенији осно-

¹ Детаљније о раду Аеро-клуба „Наша крила”: Bojan Dimitrijević, Milan Micevski i Predrag Miladinović, *Kraljevsko vazduhoplovstvo. Vojno vazduhoplovstvo Kraljevine SHS/Jugoslavije 1918–1944* (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2012), passim; Čedomir Krunic, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije. Knjiga druga* (Beograd: izdanje autora, 2013).

² Ваздухопловни савез Србије (ВСС), нерегистрована грађа, кутија Историја ВСЈ, Хронологија Ваздухопловног савеза Југославије 1945–1965. Поред основног текста, у ком стоји да је по ослобођењу прорадило више моделарских радионица у Југославији и посебно издвојено да је на иницијативу бораца Петог корпуса Народноослободилачке војске Југославије у Сплиту основана моделарска радионица, руком је дописано: „1944. у Београду и Сплиту”. Другде се може наићи на податак да је прво послератно ваздухопловно друштво основано у Београду: Grupa autora, *Razvoj Oružanih snaga SFRJ 1945–1985. Knjiga četvrta: Ratno vazduhoplovstvo i protiv-vazдушna odbrana* (Beograd: Vojnoizdavački i novinski centar, 1989), 369 (у даљем тексту: *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4).

вана Леталска организација Словеније, која додуше није била дугог века, али је оспособила моделарску радионицу у Љубљани, организовала моделарски инструкторски течај и припремила терен за формирање једриличарских школа на Блохама и Добром Пољу. Команда ваздухопловства покренула је у зиму 1945/1946. једриличарски курс у Вршцу. Ипак, у овим организацијама претежно су се окупљали чланови предратног Аеро-клуба „Наша крила“, што је оцењено као „нездрава појава“, јер је он сматран организацијом „...која је никла на принципима старе Југославије и као таква служила искључиво потребама владајућих режима“, а само мали број његових чланова довољно поузданим да би му се омогућило учешће у раду нових организација, пошто су окарактерисани као носиоци „застарелих схватања“. Ипак, већ до краја 1945. године на територији Југославије основано је петнаест ВД, са укупно 1.110 чланова, иако је материјална основа за њихов рад била веома скромна, будући да је готово сав материјал Аеро-клуба „Наша крила“ нестао или је уништен током рата.³

Даљи развитак спортског ваздухопловства у ФНРЈ захтевао је формирање савезне и републичких организација. У оквиру Фискултурног савеза Југославије (ФИСАЈ) септембра 1945. године основана је Комисија „Техника и спорт“, која је обједињавала различите области технике (ваздухопловство, аутомобилизам, радио-аматерство, фото-аматерство и друге), а унутар ње је маја 1946. основан Савезни одбор за спортско ваздухопловство (СОСВ), а за њим и републички одбори (РОСВ) у свим народним републикама, осим Црне Горе, који су у сарадњи са Фискултурним савезом и друштвено-политичким организацијама оснивали ВД као своје основне организације. Она су се затим делиле на кружоке и групе за различите гране спортског ваздухопловства (најпре моделарство и једриличарство, а касније и падобранство и моторно летење). Назив „аеро-клуб“ је у то време одбачен како би се показао раскид са предратним начином рада спортског ваздухопловства. Ипак, према извештајима покрајинских комитета СКОЈ-а за Србију и Хрватску, најуспешнија друштва била су само у већим местима, где их је било и пре Другог светског рата. Већина ВД могла је да се бави само моделарством, као материјално најмање захтевном граном спортског ваздухопловства, док су употребљивим једрилицама располагала само ВД у Бео-

³ Архив Југославије (АЈ), Ваздухопловни савез Југославије (фонд 490), фасцикла 1 (у даљем тексту: АЈ, ф. 490, фасц. 1), Реферат секретара СОСВ на Првом спортском ваздухопловном саветовању. Статистичке податке о чланству и броју аеро-клубова у саставу ВСЈ видети табелу 1 у Прилозима.

граду (једна „саламандра“) и Загребу (два „комара“ и једна „саламандра“), а групе у Загребу и Сплиту намеравале су да у својим радионицама приступе изради једрилице за почетну обуку „вбрац“. У више ваздухопловних друштава вршена је поправка једрилици и основане су једриличарске школе. Већину чланова ових група чинила је гимназијска омладина, међу којом је био значајан број чланова СКОЈ-а, али и чланова предратног АК „Наша крила“. У више округа Србије у којима у том тренутку није било ВД, показано је занимање омладине за њихово оснивање, а у перспективи је било проширење рада на моторно ваздухопловство и падобранство. У 1946. години организована су и прва моделарска такмичења у Југославији после Другог светског рата. Највеће је било Прво савезно моделарско такмичење, одржано у Загребу од 23. до 25. августа, на ком је победила екипа Словеније, а поред њега одржана су и републичка такмичења у Србији и Хрватској, као и међуградско такмичење Осијека и Борова. Савезна и републичка ваздухопловна такмичења одржавана су једном годишње.⁴

У Београду је 23. и 24. новембра 1946. одржано Прво савезно спортско ваздухопловно саветовање СОСВ са републичким одборима за Србију, Хрватску, Словенију, Босну и Херцеговину и Македонију, Покрајинским одбором за Војводину, Обласним одбором за Далмацију и командом Савезног ваздухопловног центра у Вршцу, ком су присуствовали и председник Комисије „Техника и спорт“ за Југославију генерал-мајор Ладислав Амброжич и генерални секретар ФИСАЈ Миро Креачић. На њему су дате оцене дотадашњег рада и констатовано је да је до тог тренутка окупљено око 6.000 чланова ваздухопловних друштава, али да покрету недостаје организационо јединство, материјал и кадрови. Као главни задаци за наредни период одређени су даље omasовљење спортског ваздухопловства кроз оснивање кружока, као основних организација у школама, фабрикама, предузећима, установама и рејонима, уз пуну сарадњу са другим друштвеним организацијама и властима, јачање техничке службе, боља евиденција чланства и обучених кадрова, покретање часописа СОСВ, оснивање нових једриличарских школа у читавој

⁴ АЈ, ф. 490, фасц. 1, Реферат секретара СОСВ на Првом спортском ваздухопловном саветовању, Извештај Покрајинског комитета СКОЈ-а за Србију Централном комитету СКОЈ-а од 5. августа 1946, Извештај Покрајинског комитета СКОЈ-а за Хрватску Централном комитету СКОЈ-а од 13. августа 1946. Ови извештаји не обухватају све округе Србије и Хрватске, већ само оне чији су комитети СКОЈ-а о стању на терену обавестили своје покрајинске комитете; „Savetovanje će doprineti jačanju organizacija na terenu. Kratak prikaz sportskog vazduhoplovnog savetovanja“, *Narodna krila*, br. 1/1947.

ФНРЈ и рад на повећању броја инструктора, формирање централног складишта и Савезне ваздухопловне творнице у Љубљани.⁵

У овом периоду на савезном нивоу формиране су и неке од најзначајнијих установа за спортско ваздухопловство, веома сличне онима које су постојале и у Краљевини Југославији. За почетак, Команда ваздухопловства је већ у априлу 1945. обновила рад једриличарског центра у Вршцу, који су пре рата основали чланови једриличарске групе „Девети“, те је од зиме 1945/1946. организовала курсеве за обуку инструктора једриличарства. Након што је 1. јуна 1947. године предат СОСВ, овај центар је прерастао у Савезни једриличарски ваздухопловни центар (СЈВЦ), у ком су испрва обављане све фазе једриличарске обуке, а како је формирано све више једриличарских школа при ВД, тако се у СЈВЦ прешло само на обуку једриличарских инструктора и припреме врхунских југословенских једриличара за међународна такмичења. Друга оваква установа била је Савезна пилотска школа (СПШ), формирана 1947. године у Загребу, а која је јануара 1948. прешла у Руму, где је и пре рата била смештена пилотска школа АК „Наша крила“. Због релативно малог броја спортских авиона у читавој Југославији, овде је испрва вршена обука свих моторних пилота, да би касније и тај задатак био додељен пилотским школама при ваздухопловним друштвима. Њихово функционисање било је веома слично функционисању војних јединица: имале су команданте и политичке комесаре, питомци су били подељени у ескадриле (СПШ), односно групе (СЈВЦ), смештени у интернату, имали су редован излаз суботом и редовно добијали цигарете и веома квалитетну исхрану за тадашње појмове (тзв. летачко следовање, чији је својеврсни симбол у времену послератне немаштине била табла чоколаде). Од 1948, поред теоријске и практичне летачке обуке, држана је и политичка настава, са посебним нагласком на анализирању рада и одлука Петог конгреса КПЈ, а питомци су морали бити или „добрих морално-политичких особина“ или чланови неке друштвено-политичке организације као што су Народна омладина Југославије, Савез комунистичке омладине Југославије или КПЈ. За обуку су коришћене различите летелице: за моторне пилоте спортски авион „тројка“, наменски произвођен у фабрици „Утва“ за потребе спортског ваздухопловства, или школски авиони различитих типова додељени од Југословенског ратног ваздухопловства (ЈРВ), док су једриличари обучавани на клизачима,

⁵ АЈ, ф. 490, фасц. 1, Реферат секретара СОСВ на Првом спортском ваздухопловном саветовању, Закључци Првог спортског ваздухопловног саветовања; ВСС, нерегистрована грађа, кутија Историја ВСЈ, Хронологија ВСЈ 1945–1965.

односно једрилицама за почетну обуку „врабац“, затим на школским једрилицама „чавка“ и „јастреб“, а највишу класу високоспособних једрилица представљали су пољски „орлик“, немачки „ждрал“ и „ваја“ и југословенски „триглав“ и „орао“. Поред вршачког, 1947. године радио је и СЈВЦ у Рибници (Словенија), али је веома брзо изгубио савезни значај, па је уместо њега, ради унапређивања једриличарства у планинским пределима, основан Алпски леталски центар на Лесцама код Бледа. Поред СЈВЦ и СПШ, 1949. су у Руми основане и Савезна ваздухопловна моделарска школа (СВМШ) и Падобранска база (ПБ), ради школовања инструктора моделарства и падобранства. Све ове установе спојене су 1954. у јединствени Савезни ваздухопловни центар у Вршцу.⁶

Конституисање Ваздухопловног савеза Југославије

Почетком 1948. дошло је до значајних промена у Фискултурном савезу Југославије. Најпре је Комисија „Техника и спорт“ за Југославију изашла из његовог састава и постала самостална организација под именом Народна техника, да би затим њени савезни одбори за различите гране технике прерасли у савезе (нпр. Савезни одбор за радиоаматерство постао је Савез радио-аматера Југославије). Први је то урадио СОСВ на својој Првој годишњој скупштини, одржаној у Београду 25. априла 1948, када је трансформисан у Ваздухопловни савез Југославије (ВСЈ) или само Савез, уколико није изричито назначено који). Скупштини су, поред делегата из састава вазду-

⁶ ВСС, нерегистрована грађа, кутија Историја ВСЈ, Хронологија ВСЈ 1945–1965; Миодраг Васић, „Данас једриличари, сутра моторни пилоти“, *Narodna krila*, бр. 1/1948; Изјава Богољуба Вишњића дата аутору у Београду, 3. V 2016. Богољуб Вишњић – рођен 21. 7. 1928. у Брајковцу код Лазареваца. Завршио је основну школу у родном месту, нижу гимназију у Четвртој београдској гимназији и дописну економску школу у Земуну. Учесник НОБ-а од 21. 9. 1944. као борац 1. батаљона XXI српске бригаде V крајишке дивизије, суделовао је и у ослобођењу Београда. Примљен је у СКОЈ 21. 10. 1944, а у КПЈ 14. 5. 1946. После рата је радио у Маршалату као млађи књиговођа. Завршио је СПШ у Руми 1949, после чега је и званично демобилисан у чину млађег водника ЈА и постављен за референта за пропаганду при Савезном одбору ВСЈ. У вршачком СЈВЦ 1951. завршио је курс за инструктора једриличарства и ту је остао до 1955, када је постављен за управника Ваздухопловне школе „Београд“. У ЈАТ је прешао 29. 9. 1957. као пилот привредне авијације, а саобраћајни пилот је од 1. 1. 1960. Летео је на више типова путничких авиона, постао и инструктор, шеф пилота компаније, инспектор Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу и председник Комисије за полагање летачких испита у дуголинијском саобраћају. У пензији је од 1991, живи у Београду.

хопловних организација, присуствовали и Тодор Вујасиновић, министар у савезној влади, генерал-мајор Ратко Вујовић, као представник Југословенске армије, генерал-лајтнант Зденко Улепич, као представник (уједно и командант) ЈРВ, генерал-мајор Ладислав Амброжич, као представник (уједно и председник) Централног одбора Народне технике (ЦОНТ), представници више југословенских друштвено-политичких организација, синдиката и савезних одбора у саставу Народне технике, као и гости из Албаније, Бугарске и Мађарске. Према нацрту Статута изложеном на скупштини, ВСЈ је дефинисан као „масовна патриотска организација која на добровољној бази окупља родољубиве грађане ФНРЈ у циљу да широке народне масе упозна са савременим ваздухопловством, да васпита нове кадрове ваздухопловаца, и да ваздухопловство унапређује како би одговорио потребама наше земље”, негујући међу својим члановима „љубав према нашој народној држави, васпитава их у духу очувања тековина Народноослободилачке борбе, развија у њима националну свест, способности и одушевљење за изградњу земље, [...] љубав према нашем ваздухопловству”, „организује обуку ваздухопловних моделара, ваздухопловних једриличара, моторних пилота и падобранаца како би се тиме уздигла њихова техничка спрема, како би се оспособили за службу у цивилном и ратном ваздухопловству Југославије”, као и да Савез, „стварањем могућности за развијање ваздухопловног градитељства, конструкторства, као и стручне, научне и друге ваздухопловне литературе доприноси унапређењу свих грана ваздухопловства”. У остварењу својих циљева Савез је сарађивао са другим масовним организацијама: Народним фронтом, Антифашистичким фронтом жена, Народном омладином, Савезом бораца Народноослободилачког рата, синдикатима, Фискултурним савезом и др. Сваки држављанин ФНРЈ могао је постати члан ВСЈ ако спроводи одредбе Статута, испуњава задатке у оквиру своје организације ВСЈ и уредно плаћа чланарину, с правом да учествује у доношењу одлука и избору делегата и руководиоца и да користи материјалне могућности које Савез пружа, али и обавезом да ради на стручном ваздухопловном уздизању себе и других, извршава поверене задатке, активно учествује у састанцима организације и ради на отклањању уочених недостатака у раду. Основна организација Савеза било је ваздухопловно друштво, у чијем су се саставу могле налазити групе и кружоци ван седишта, своје задатке је извршавало кроз такмичења, организовање школа и течајева, рад у радионицама и научни рад, а његови руководећи органи били су Скупштина, Конференција чланова и Управни одбор. На челу републичких организација налазили су се Скупштина, Конференција и

Земаљски одбор са 12–15 чланова, а на челу ВСЈ Савезна скупштина, Савезни одбор од највише шездесет чланова и Председништво са највише петнаест чланова. Поред њих, предвиђено је и постојање Надзорног одбора и Надзорне комисије. Као извори прихода дефинисани су чланарина, помоћ државе и других установа и организација, приходи од приредби и акција, прилози и друго. На овој скупштини изабрани су Ладислав Амброжич за председника Савезног одбора и потпуковник Енвер Ђемаловић за председника Надзорног одбора, а на посебном заседању Савезног одбора формиран је и Извршни одбор. Године 1948. формиран су и републички ваздухопловни савези (ВС) Србије, Босне и Херцеговине, Хрватске и Словеније, при чему је у ВС Србије постојао посебан Покрајински одбор за Војводину, а у ВС Хрватске Обласни одбор за Далмацију. Републички савези у Црној Гори и Македонији формиран су тек 1950. године.⁷ На Другој годишњој скупштини, одржаној 9. јануара 1949. у Београду, констатовано је да Савез има око 10.000 чланова, 40 ВД и 247 летећих објеката, али је констатован и низ проблема, као што су слаба повезаност са другим друштвеним организацијама и привредним предузећима, слаб рад градских и среских организација Народне технике у целини, слаб продор на село, мали број друштава у најзаосталијим народним републикама и недостатак правилне евиденције о плаћеној чланарини и оствареном налету, као и мањак типских диплома о завршеним курсевима. У циљу даљег omasовања организације, 20. новембра 1949. на Четвртом пленуму Савезног одбора ВСЈ, као линија даљег рада изгласано је „стварање масовне резерве за ваздухопловство, масовна пропаганда ваздухопловства и унапређење ваздухопловне технике“, али и одлучено да се укину дотадашњи минимуми прописани за постојање ВД, приступи формирању ваздухопловних организација при већим индустријским центрима и земљорадничким задругама, формирају посебне комисије за испитивање удеса, покрене издавање часописа *Ваздухопловни моделар* и *Ваздухопловно једриличарство*, али и да се ВД преименују у аеро-клубове, уз оцену да су постала сувише уско везана за ваздухопловне школе у свом саставу, а да се ваздухопловни кружоци при клубовима технике укључе у аеро-клубове. Те го-

⁷ АЈ, ф. 490, фасц. 1, Нацрт Статута Савеза народног ваздухопловства. Иако је у нацрту Статута организација названа Савез народног ваздухопловства, нигде у документима, штампи и сећањима сведока нисмо наишли на стварну употребу овог назива за ВСЈ; ВСС, нерегистрована грађа, кутија Историја ВСЈ, Хронологија ВСЈ 1945–1965; Тихомир Марковић, „Уочи скупштине Савезног одбора за спортско ваздухопловство“, *Narodna krila*, br. 4/1948; „Skupština Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije“, *Narodna krila*, br. 5/1948.

дине су савезна ваздухопловна такмичења први пут обједињена у јединствени Савезни ваздухопловни слет, одржан у Руми 3–14. јула 1949. године. Од 1950. започета је децентрализација свих организација у оквиру Народне технике, како преношењем надлежности Народне технике на њене савезе, тако и унутар Ваздухопловног савеза кроз оснивање републичких, покрајинских и обласних ваздухопловних центара и кадровско и техничко оснаживање аеро-клубова који су постепено преузимали задатке СПШ, СЈВЦ, СВМШ и ПБ, као и надлежности Савезног одбора, што је објашњавано потребом да се руковођење овим организацијама поједностави.⁸

Везе Ваздухопловног савеза Југославије са иностранством

Још пре трансформације СОСВ у ВСЈ је покренуто и питање његовог односа са међународним и страним организацијама, будући да је АК „Наша крила” пре Другог светског рата био учлањен у Међународну ваздухопловну федерацију (*Fédération Aéronautique Internationale*, FAI). Стога је већ 1947. године FAI тражила информације о стању у СОСВ, али на тај захтев није одговорено пошто ВСЈ још увек није био конституисан као такав. У први мах, на FAI се гледало с неповерењем, будући да је окарактерисана као организација у којој „преовлађују реакционарни елементи”, али су истакнуте и позитивне стране чланства: ВСЈ би учествовао у размени искустава и новитета на међународном нивоу, што би значајно помогло његов развој, у раду FAI учествовао је и СССР и земље народне демократије, а FAI је признавала њихове рекорде. Годишња скупштина FAI, на коју је позван и ВСЈ, била је заказана за 27. јул 1948. у Паризу, а за југословенске делегате одређени су Љубомир Момчиловић, потпредседник, и потпуковник Михаило Велимировић, секретар Савезног одбора ВСЈ. Посебно је истакнуто да је Момчиловић инструктор Централног комитета Комунистичке партије Србије, а Велимировић члан КПЈ од 1941. и партијски руководиоца током Народноослободилачког рата, као и да су на исту скупштину позване и делегације ваздухопловних организација Пољске, Мађарске, Чехословачке и СССР, при чему су Совјети намеравали да предложе ис-

⁸ АЈ, ф. 490, фасц. 1, записник са II годишње скупштине ВСЈ. О Другој годишњој скупштини ВСЈ видети још и: *Narodna krila*, br. 2/1949, а о Четвртом пленуму Савезног одбора ВСЈ: *Narodna krila*, br. 12/1949; „O daljem razvitku Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije”, *Narodna krila*, br. 6/1950; BCC, нерегистрована грађа, кутија Историја ВСЈ, Хронологија ВСЈ 1945–1965.

кључење Шпаније из FAI, уз образложење да се те две земље, с обзиром на идеологију режима Франциска Франка, не могу налазити у истој организацији. Са упућивањем Велимировића и Момчиловића у Париз сложили су се и Влада и Министарство иностраних послова ФНРЈ, али југословенска делегација на крају није отишла на скупштину FAI 1948. године, за шта су, према писању листа *Крила армије*, били криви „француски реакционари, верни сателити англоамеричких империјалиста”, који се „свим силама труде да омету присуство делегата демократских земаља на свим међународним конференцијама, па и оваквог карактера, да би себи преко своје гласачке машине осигурали несметано вршљање по разним политичким, културним и спортским међународним удружењима”. Ипак решење питања чланства ВСЈ тиме је само одложено за 1950. годину, када је ВСЈ обавештен да ће његов пријем бити разматран на годишњој скупштини у Стокхолму. Претходно су у Генерални секретаријат FAI у Паризу и у Швајцарску упућени Михаило Велимировић, члан Извршног одбора ВСЈ Владислав Матовић и командант СЈВЦ у Вршцу Павле Црњански. Од 5. до 11. маја 1950. они су обишли Министарство ваздухопловства Француске и више ваздухопловних фабрика и школа у Француској и Швајцарској, а један од њихових саговорника био је и генерални секретар FAI Жан Блерио (син Луја Блериоа, једног од пионира ваздухопловства), који је изразио чврсто убеђење да ће ВСЈ бити примљен у FAI. То се и догодило на 43. годишњој скупштини FAI, одржаној од 28. маја до 4. јуна 1950. у Стокхолму, чему је помогла и чињеница да су СССР и земље Источног блока бојкотовали ту скупштину. Према писању *Крила Армије*, оне су то урадиле зато што су процениле да неће успети да спрече пријем ВСЈ у FAI, иако је на дневном реду требало да буде и пријем ваздухопловних организација Румуније и Бугарске. Посебан успех југословенске делегације, коју су чинили Михаило Велимировић и Владислав Матовић, члан Савезног одбора ВСЈ, била је чињеница да је на њену иницијативу и уз подршку Холандије и Француске падобранство признато као међународна спортска дисциплина, а одржавање Првог светског првенства у падобранству 1951. године поверено је управо Југославији (Лесце код Бледа, 16–20. августа 1951). Исте, 1950. године, југословенска екипа упућена је на Светско једриличарско првенство у шведском граду Еребро, где су њени чланови Милан Боришек и Макс Арбајтер заузели треће и четврто место у појединачном, а Југославија прво место у незваничном екипном пласману. Највећи успех југословенског ваздухопловног спорта у наредним годинама била је победа Божидара Комца и Звонимира Рајна у категорији двоседа на Светском једриличарском првенству

у Кемпхилу (Велика Британија) 1954. године. У оба случаја коришћене су једрилице пројектоване и произведене у Југославији, једносед „орао“ и двосед „кошава“.⁹

До 1950. и пријема у FAI сарадња ВСЈ са сродним страним организацијама сводила се на размену часописа и учешће страних такмичара на надметањима у ФНРЈ и југословенских такмичара у иностранству, попут једног моделарског такмичења у Швајцарској 1947. године. Додатно ограничење била је чињеница да је, уз изузетак Швајцарске, оваква сарадња одржавана само са земљама народне демократије. Уз то, мали број страних питања, посебно бугарских и албанских, пролазио је обуку у СЈВЦ и СПШ, а у Албанији се радило на успостављању тамошњег ВС. Оваква сарадња са ваздухопловним организацијама земља Источног блока прекинута је после доношења Резолуције Информбироа 1948. године, па су тако румунске власти правиле велике проблеме око враћања једног модела и једне једрилице који су залутали на њихову територију, а које су затим запленили тамошњи органи државне безбедности. Од посебног значаја су биле информације о моделу, с обзиром на претпоставку да је раздаљина коју је прелетео могла да се региструје као светски рекорд. С друге стране, југословенски такмичари су септембра 1948. отпутовали у Мађарску на моделарско такмичење, али 1949. нису позвани на „једриличарско такмичење земаља народне демократије“, које је одржано у пољском једриличарском центру Жар од 6. до 16. јуна, а на међународно моделарско такмичење у Мађарској исте године су најпре позвани, да би Мађарски ваздухопловни савез тај позив убрзо отказао, правдајући се „непријатељским држањем нашег [југословенског – И. К.] руководства“.¹⁰ Ово је уједно био и

⁹ АЈ, фонд Председништва Владе ФНРЈ (фонд 50), фасцикла 47, архивска јединица 102 (у даљем тексту: АЈ, 50-47-102), преписка Генералног секретаријата Владе ФНРЈ, МИП ФНРЈ и ВСЈ из септембра 1948. и фебруара и марта 1950. године; АЈ, ф. 490, фасц. 1, извештај Михаила Велимировића и Павла Црњанског о путовању у Француску и Швајцарску од 13. 5. 1950. и допис Секретаријата ВСЈ Централном одбору Народне технике од 21. 12. 1950; ВСС, нерегистрована грађа, кутија Историја ВСЈ, Хронологија ВСЈ 1945–1965; „Француске власти спречиле да наш делегат присуствује конференцији А.Ф.И.“, *Крила Армије*, бр. 8, 1. 11. 1948; Vladislav Matović, „43. generalna konferencija Međunarodne vazduhoplovne federacije FAI u Štokholmu 1950“, *Narodna krila*, бр. 6/1950; „Југославија је примљена у Међународну ваздухопловну федерацију“, *Крила Армије*, бр. 95, 5. 7. 1950; Радослав Радосављевић, „Пред прво светско првенство падобранаца“, *Narodna krila*, бр. 2/1951; Владислав Матовић, „Искуства са Првог светског падобранског такмичења, Блед 1951“, *Narodna krila*, бр. 2/1953.

¹⁰ Дипломатски архив Министарства иностраних послова Републике Србије, Поверљива архива, година 1948, фасцикла 89, пов. бр. 422451, допис МИП ФНРЈ Амбасади ФНРЈ у Букурешту од 28. 8. 1948; Михаил Велимировић, „Зашто мађар-

крај било каквих веза између ВСЈ и сличних организација источноевропских земаља у наредном периоду, док је од 1953, у склопу политике Балканског пакта, коју је у том тренутку водила ФНРЈ, појачана сарадња са ваздухопловним организацијама Грчке и Турске. Крајем јуна и почетком јула те године у Југославију је допутовала делегација Турског ваздухопловног друштва (Türk Hava Kurumu, ТНК) и током свог двонедељног боравка обишла је СПШ у Руми, ваздухопловне центре у Новом Саду и Сарајеву, АК у Зрењанину, ваздухопловна предузећа „Утва“ и „Фрањо Клуз“, војни аеродром у Батајници и Главни одбор ВС Македоније у Скопљу, као и „Комбинат гуме и обуће“ у Борову и Државно пољопривредно добро у Вуковару, али и присуствовала Савезном једриличарском првенству у Борову. Према писању *Аеросвета*, делегација је највеће интересовање показала за стање једриличарства, као и за куповину једрилица и падобрана у Југославији, али и за систем радничког самоуправљања, а посебан утисак оставили су добро опремљени аеродроми и квалитет такмичења у Борову. Турски делегати разговарали су у Београду са руководиоцима ВСЈ, између осталог и о проширењу сарадње кроз размену такмичара, али и заједничкој помоћи спортском ваздухопловству у Грчкој, а ТНК је на поклон од ВСЈ добио један падобран и једну једрилицу „ваја“. У августу је делегација ВСЈ посетила Турску и Грчку, а показало се да и ТНК функционише на сличан начин као ВСЈ: имао је своје наставне центре за различите гране ваздухопловства, уживао је широку материјалну подршку војске и државе, највећи део чланства чинила је средњошколска и високошколска омладина. С друге стране, Краљевски грчки аеро-клуб је у тренутку посете југословенске делегације имао своје организације само у Атини и Солуну, окренуте моделарству, пошто је располагао са свега три авиона и неколико једрилица, а није имао ниједан сопствени аеродром. У првој половини новембра 1953. Иво Андријашевић и Богољуб Вишњић извели су у аеро-запрези авионом По-2 прелет поклоњене „ваје“ по рути Вршац – Земун – Скопље – Солун – Александрополис – Истанбул – Анкара и назад истим путем, преваливши укупно 3.376 километара за 39 сати и 40 минута ефективног лета. Том приликом су посетили и једриличарски центар ТНК у Иненију, школу моторних пилота у Етимесгуту и АК у Анкари. Ова сарадња је проширена 29. маја 1954. године, када је у Атини потписан Уговор о сарадњи између ВСЈ, ТНК и Грчког краљевског

ски 'интернационалисти' одбијају ваздухопловну сарадњу?", *Крила Армије*, бр. 45, 20. 7. 1949; Владислав Матовић, „Међународно једриличарско такмичење у Пољској и ми“, *Narodna krila*, бр. 7-8/1949.

аеро-клуба, по ком је формиран и заједнички Координациони одбор од шест чланова (по два из сваке организације), а у октобру те године приређен је и заједнички аеро-митинг три организације у Атини.¹¹

Однос Ваздухопловног савеза и југословенских ваздухопловних власти

Како је спортско ваздухопловство нераздвојан део цивилног ваздухопловства, његов развој наметнуо је и питање односа ВСЈ и ваздухопловних власти ФНРЈ. Наиме, све до 1949. године летелице ВСЈ нису биле унете у Југословенски регистар цивилних ваздухоплова (ЈРЦВ), већ су носиле само државну заставу ФНРЈ и војни евиденцијски број на репу, док је ВСЈ самостално издавао потребна документа за летелице и летаче. Те године донета је Уредба о ваздушној пловидби, основни акт који је регулисао цивилно ваздухопловство у Југославији и којом су сви ваздухоплови подељени на службене: „војни, царински и ваздухоплови државне безбедности“, односно цивилне: „ваздухоплови ваздушног саобраћаја, санитарски, спортски [подвукао И. К.], појединих друштава и организација и сви други који не спадају у службене“, те је у складу с њом започето увођење авиона и једрилица ВСЈ у ЈРЦВ, као и издавање одговарајућих дозвола пилотима и механичарима. Авиони су носили трословне регистрације YU-***, а једрилице четвороцифрене регистрације YU-****. Ипак, ВСЈ је већ 1950. године смањио и 1951. потпуно прекинуо сарадњу са Главном управом цивилног ваздухопловства (ГУЦВ), тврдећи да би издавање летачких дозвола значило и објављивање броја школованих пилота у земљи, што је представљало одавање војне тајне, као и да је рад ваздухопловних власти „сувише бирократизован“, што смета раду ВСЈ, тако да је у периоду 1951–1953. сарађивао искључиво са Командом ЈРВ по питању пријаве и контроле летења, обраћајући се ГУЦВ само у случајевима организације међународних такмичења и у случају прелета његових летелица у иностранство. Уз то, ВСЈ је у неким случајевима заобилазио надлежне

¹¹ „Посета турске ваздухопловне делегације“, *Aerosvet*, br. 43, 19. 7. 1953; Mihailo Velimirović, „Postoje sve mogućnosti za plodnu saradnju“, *Aerosvet*, br. 47, 14. 9. 1953; Bogoljub Višnjić, „Prelet u aeroprezi Vršac-Ankara“, *Narodna krila*, br. 6/1953; „Сарадња ваздухопловних организација, земаља потписница балканског савеза“, *Narodna krila*, br. 1/1954; М. Мишљеновић, „Заједничка манифестација трију балканских земаља“, *Narodna krila*, br. 4–5/1954; изјава Богољуба Вишњића дата аутору у Брајковцу, 15. 5. 2016.

власти и директно захтевао од Министарства иностраних послова ФНРЈ дозволе за прелете својих летелица у иностранство по хитном поступку, што је на крају довело до тога да ГУЦВ огласи све дозволе издате особљу и уверења о пловидбености летелица издата Савезу неважећим почев од 1. јула 1951, тако да је сваки лет који би после тог датума извршио неки пилот ВСЈ у суштини представљао кршење прописа о ваздушној пловидби, а Министарство иностраних послова није имало на основу чега да издаје дозволе за прелете ван ФНРЈ. Ипак, ово стање је после интервенције Батрића Јовановића, директора Управе цивилног ваздухопловства ФНРЈ (УЦВ, наследник ГУЦВ) у другој половини 1953. године почело да се мења, будући да је ВСЈ тада почео да пријављује своје летове и УЦВ, као и да се искључиво преко ње обраћа Државном секретаријату за иностране послове, да су за потребе установа ВСЈ од УЦВ тражена документа о организацији контроле лета и радио-телефонским поступцима, док је при УЦВ основан Одсек за спортску авијацију, што је означило макар почетак дефинитивног увођења ВСЈ у надлежност УЦВ.¹²

Публикације Ваздухопловног савеза Југославије: *Народна крила и Аеросвет*

На Првом спортском ваздухопловном саветовању изнето је мишљење да до тада коришћене форме пропаганде нису биле задовољавајуће, те да стога није постигнута масовност спортског ваздухопловства. С тим циљем марта 1947. покренуто је званично гласило СОСВ, месечни лист *Народна крила*, за чијег је главног и одговорног уредника постављен потпуковник др Светополк Пивко, ког је марта 1949. на том месту заменио Михаило Велимировић, а њега 1950. Владислав Матовић. Листу је имао задатак да буде „мобилизатор народних снага за ваздухопловство и организатор тих снага” и „пропагатор упорног рада и даљег развитака ваздухопловства”. *Народна крила* су морала бити и „огледало рада на подручју летења,

¹² АЈ, Управа цивилног ваздухопловства (фонд 620), фасцикла 48 (у даљем тексту: АЈ, ф. 620, фасц. 48), препис Уредбе о ваздушној пловидби од 1. 6. 1949; *Исто*, фасц. 59, допис УЦВ Пасошком одељењу ДСИП од 19.5.1953, допис УЦВ Команди ЈРВ од 26. 5. 1953; *Исто*, фасц. 61, допис УЦВ Савезној пилотској школи од 9. 10. 1953, Упутство о најави, одјави и контроли ванаеродромских летова и прелета у ВСЈ, допис УЦВ Државном секретаријату за послове буџета и државне администрације од 5. 11. 1953; дописи УЦВ управама ваздушних пристаништа од 5. 12. 1953. о достави и стављању ван снаге Упутства о најави, одјави и контроли ванаеродромских летова и прелета у ВСЈ; *Исто*, фасц. 200, молбе ВСЈ за одобрење специјалних летова у иностранство из 1953.

градње, техничког рада, конструисања и науке” тако што ће извештавати о новим конструкцијама, проналасцима, такмичењима и изложбама, али се очекивало и да пишу о „историји нашег ваздухопловства, о његовим подвизима и развоју у рату”.¹³

Чланци објављивани у *Народним крилима* имали су различите теме. Неки су се бавили стручним питањима попут развоја технике летења и нових конструкција, како југословенских, тако и иностраних, а писали су их признати југословенски ваздухопловни стручњаци и конструктори попут Бориса Цијана, Ива Шоштарића, Антона Кухеља, Светополка Пивка и других. Неки су доносили извештаје са такмичења и изложби у ФНРЈ и свету, вести о локалним организацијама ВСЈ и њиховим успесима и проблемима у раду, као и опширне репортаже из СЈВЦ и СПШ. Веома детаљно су праћени и догађаји попут конгреса и пленума Народне технике, пленума Савезног одбора ВСЈ, аеро-митинга у Југославији, а од 1948. мајски број часописа је био посвећен ЈРВ, будући да је 21. мај проглашен за Дан ваздухопловства. Повремено су објављивани и чланци о раду војних ваздухопловних школа. Све до краја 1949. године *Народна крила* су доносила изузетно похвалне репортаже о совјетском ваздухопловству, па су преношени и преводи чланака из совјетске периодике и детаљни извештаји са прослава Дана совјетског ваздухопловства на московском аеродрому Тушино, иако су од времена Петог конгреса КПЈ, тј. од лета 1948, доносили и телеграме подршке југословенском партијском и државном руководству у борби против Резолуције Информбироа. Иако су вести о ваздухопловству западних земаља преношене од почетка излагања *Народних крила*, о њему се веома често негативно писало, што се значајно променило крајем 1949. и почетком 1950. године, када се на совјетско ваздухопловство почело гледати с подозрењем. Треба напоменути да су се у истом броју могли наћи чланци писани и ћирилицом и латиницом, али готово увек на српскохрватском језику, док су чланци на словеначком били реткост, а на македонском их није ни било.

У овом виду *Народна крила* су излазила све до јуна 1951, када је њихово објављивање прекинуто услед поскупљења графичких услуга и релативно слабе читаности, упркос скромној цени. Како ВСЈ није могао остати без икаквог штампаног гласила поред Билтена Савезног одбора, 30. септембра исте године покренут је нови, двонедељни лист *Аеросвет*, штампан на свега осам страница новинског формата. За разлику од *Народних крила*, *Аеросвет* је био

¹³ Ladislav Ambrožič, „Izgradimo jako sportsko vazduhoplovstvo”, *Narodna krila*, br. 1/1947.

окренут искључиво информисању читалаца о новостима из света ваздухопловства, попут изложби, аеро-митинга, резултата на такмичењима, прослава Дана Југословенског ратног ваздухопловства и демонстрација нових конструкција, али и употреби ваздухопловства у Корејском рату. Уз то, у сталној рубрици „Репортаже *Аеросвета*” настављено је са праксом извештавања о СПШ и СЈВЦ, али је доносио и чланке о водећим југословенским ваздухопловцима попут Милисава Семиза, Светислава Нешовића и Павла Црњанског, те конструктора као што су Иво Шоштарић и Рудолф Физир. Осим тога писало се и о пионирима југословенског ваздухопловства, као што су Михаило Мерћеп, Едвард Русјан, Милош Илић и Синиша Стефановић и искуствима српских ваздухопловаца из Првог светског рата и југословенских из Априлског и Народноослободилачког рата. Објављивање *Народних крила* обновљено је 1953. у виду двомесечног издања посвећеног теоријским проблемима ваздухопловства, због јер *Аеросвет* није задовољавао све потребе ВСЈ, али је овај лист дефинитивно угашен 1954. године.

Промена у спољној политици ФНРЈ настала Резолуцијом Информбироа није могла заобићи ни југословенско спортско ваздухопловство, а тиме ни његову штампу. Тако су се од 1950. у *Народним крилима* могле наћи антисовјетске карикатуре, док је *Аеросвет* отишао корак даље са рубрикама „Иза Гвоздене завесе” и „Из цветне Сателитаније”, у којима је извештавао о агресивним поступцима ваздухопловстава источнблоковских земаља, пребезима њихових пилота на Запад и подређеном положају ваздухопловстава земаља Источног блока у односу на совјетско. Посебна пажња касније је посвећена успостављању веза ВСЈ са националним АК Грчке и Турске у склопу тада актуелне политике Балканског савеза. *Аеросвет* у издању Савезног одбора ВСЈ наставио је да излази до 1965. године и није у вези са истоименим листом ВС Војводине, покренутим 1985. године. Поред тога, Савезни одбор ВСЈ је од 1950. до 1975. издавао и свој *Билтен*, публикацију „организационо-директивног карактера” у којој су објављиване службене информације о оствареним рекордима, резултатима са такмичења, издатим дозволама, удесима и сл.¹⁴

¹⁴ Група аутора, *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 381

Ставови југословенског руководства према Ваздухопловном савезу

Како пре, тако и после Другог светског рата, спортско ваздухопловство је у Југославији суштински замишљено као резерва и место одабира будућих припадника ратног ваздухопловства, ради чега је уживало и значајну државну подршку. У теорији, требало је да се спортски ваздухопловци у почетку баве моделарством, као материјално и теоријски најмање захтевном граном овог спорта, затим би најбољи моделари били школовани за једриличаре, а најбољи једриличари за моторне пилоте, одакле би били упућивани на даље школовање у војним школама, док би спортски падобранци били упућени на одслужење војног рока у падобранским јединицама. Тиме би се знатно поједноставила обука у војним ваздухопловним школама, будући да би бар део питомаца чинили формирани ваздухопловци који су практично већ прошли основну летачку обуку. Штавише, бављење спортским ваздухопловством само ради спорта сматрано је крајње негативном појавом, коју је требало сузбијати. Таквом схватању места спортског ваздухопловства у прилог је ишло и мишљење Јосипа Броза Тита, изнето на саветовању са командантом ЈРВ генералом Зденком Улепичем, председником Савезног одбора ВСЈ генералом Ладиславом Амброжичем, секретаром Савезног одбора ВСЈ потпуковником Михаилом Велимировићем и председником Централног одбора Народне технике Францом Лескошеком на Брду код Крања 31. августа 1951. године: „Ја сматрам рад Ваздухопловног савеза врло важним. Потребно је створити што већу масу ваздухопловних моделара, пилота-једриличара, падобранаца и моторних пилота. Желим да се све ове гране што интензивније развијају, јер је то врло значајно за нашу земљу ако што већи број људи овлада тим модерним ваздухопловним средствима пошто осим спортског карактера то представља драгоцену резерву за нашу Армију. Рат невероватно много гута људе, а у случају агресије на нашу земљу нама неће бити тешко за материјал, него ће нам требати много способних људи, а из такве масе лако је одабрати најбољи кадар. Ради тога рад Ваздухопловног савеза не сме се никако сужавати, он не сме бити ничији привезак, него самостална патриотска организација којој ми можемо и морамо наћи и дати сва потребна средства за рад.”¹⁵ Ипак треба имати на уму да овакво схватање

¹⁵ АЈ, фонд Савез комуниста Југославије (фонд бр. 507), пописник XII: Комисија за масовне и друштвене организације (у даљем тексту: АЈ, 507-XII/8-II-1), недатирано писмо Савезног одбора ВСЈ Комисији за друштвене организације ЦК КПЈ.

спортског ваздухопловства није било искључиво југословенско. У међуратном и послератном Совјетском Савезу спортско ваздухопловство било је део организације Осоавиахим, односно ДОСААФ, која је својим члановима обезбеђивала различите облике предвојничке обуке за све видове оружаних снага и по својој ширини представљала је еквивалент Народне технике. У Британији од пре Другог светског рата до данас постоје универзитетске ваздухопловне ескадриле (University Air Squadrons) чији полазници пролазе основну летачку обуку и постају резервни официри Краљевског ваздухопловства, а из њих се у Другом светском рату регрутовао значајан број пилота. Ипак, вероватно најизраженији пример овакве праксе била је међуратна Немачка, којој је Версајским миром из 1919. било забрањено да у саставу оружаних снага има и ратно ваздухопловство, тако да је оно морало бити расформирано. Ипак, те забране се нису одразиле на цивилно ваздухопловство, па је популарност једриличарства веома брзо почела да расте, захваљујући чему је до доласка национал-социјалиста на власт 1933. и почетка поновног наоружавања Немачке оно било изванредна кадровска основа за развој ратног ваздухопловства. Многи немачки асови почели су своју летачку каријеру као једриличари.¹⁶

Поред војне, Ваздухопловни савез Југославије имао је и значајну улогу у техничком просвећивању југословенских грађана. Колика је пажња придавана спортском ваздухопловству говори и чињеница да су спортски ваздухопловци учествовали на манифестацијама као што су прославе Првог маја и Дана ваздухопловства, да су развијани планови за оснивање кружока ВД по селима, организоване једриличарске школе и моделарске радионице за градитеље железничке пруге Шамац – Сарајево, приређиване ваздухопловне изложбе и аеро-митинзи и у мањим местима, као и да се радило на оснивању ВД чак и тамо где за то није било објективних услова. Ипак, чланови ВД су најчешће били гимназијалци и студенти из већих места, који су, за разлику од сеоске омладине, већ имали додира са техником. Примера ради, од 136 полазника једриличарских курсева у СЈВЦ у Вршцу током друге половине 1947. године, чак 63 њих

С обзиром на то да је ово недатирано писмо које се чува са грађом из 1952. године упућено Централном комитету Комунистичке партије Југославије, а не Савеза комуниста Југославије, сматрамо да је послато пре одржавања Шестог конгреса КПЈ и промене имена партије, односно пре новембра 1952.

¹⁶ Zlatko Rendulić, *Vazduhoplovne doktrine: gledišta i tehnika* (Beograd: Vojnoizdavački zavod, 1974), 94–96.

су били гимназијалци (остали су махом били службеници и занатлије), док је од укупног броја било свега седам жена.¹⁷

Издавање Ваздухопловног савеза Југославије из Народне технике

До почетка педесетих година Народна техника је постала разграната организација која је обједињавала седам савеза: Ваздухопловни савез, Ауто-мото савез, Поморско-бродарски савез, Електромашински савез, Савез грађевинаца, Савез радио-аматера и Савез фото и кино-аматера. Процењено је да је до краја 1951. у 3.000 својих организација имала око 500.000 чланова, а као своје главне задатке утврдила је рад на селу, чије је становништво представљало технички и образовно најзаосталији, као и најмасовнији део становништва ФНРЈ, и појачано пропагирање технике кроз јавна предавања, изложбе и демонстрације својих организација. Својом највећом маном Народна техника је сматрала систем управљања, будући да су руководећи органи били веома гломазни (на њеном првом конгресу 1949. у Централни одбор Народне технике је изабрано 82 члана, да би до почетка 1952. тај број нарастао на тачно стотину, а поред њега је постојало и Председништво, Секретаријат и Конгрес; слично су била организована и републичка и среска, одн. градска руководства организација Народне технике). Посебан значај дат је раду са пионирима, пошто је техничко образовање сматрано важним у „систему образовања детета за будућег социјалистичког грађанина“, али и „ванармијском војном васпитању“, тј. предвојничкој обуци. У организационом погледу процењено је да би децентрализација рада донела смањење броја чланова руководећих органа, којих не би требало да буде више од 20 до 25, поједностављење њиховог рада и смањење финансијских издатака, као и да је скупштина довољно одржавати једном у две до три године, а не на годишњем нивоу, како је до тада рађено.¹⁸

¹⁷ АЈ, ф. 490, фасц. 1, Скица плана ваздухопловног друштва за акције на село, Списак омладинаца који су завршили једриличарске курсеве у СЈВЦ од 1. 7. до 31. 12. 1947, Допис републичким одборима за спортско ваздухопловство (недатиран, непотписан), Одлука Комисије „Техника и спорт“ за Југославију (недатирана, непотписана); „Омладинска пруга“, *Narodna krila*, бр. 5–6/1947.

¹⁸ АЈ, 507-ХII/8-I-2, Записник са седнице Централног одбора Народне технике од 30. 1. 1952; АЈ, 507-ХII/8-I-3, Списак чланова Централног одбора Народне технике. Видети и Графикон 1 у Прилозима.

С друге стране, и ВСЈ је постао респектабилна организација у сваком смислу. У писму Савезног одбора ВСЈ упућеном Комисији за друштвене организације Централног комитета КПЈ 1952. констатовано је да ВСЈ располаже са 135 авиона, 300 једрилица, 200 падобрана и другим уређајима као што су витла за полетање једрилица, а његове летачке установе имале су 42 аеродрома и 23 хангара, уз план да до 1955. године располаже са 300 авиона, 500 једрилица и 450 падобрана, што би задовољило потребе обуке, тренаже и усавршавања спортских ваздухопловаца у наредних десет година. У свом саставу је имао око 250 аеро-клубова и 60.000 чланова, уз очекивање да ће тај број у наредним годинама порасти и стабилизovati се на око 150.000–200.000, а процењено је да је до тог тренутка обучено 800 моторних пилота, 5.000 једриличара, 12.000 падобранаца и 15.000 моделара, од којих су многи касније постали активни или резервни официри ЈРВ. У поређењу са иностраним организацијама исте врсте, ВСЈ је по величини одговарао држави каква је у том тренутку по величини и степену развоја била Југославија. На пример, Белгија је располагала са 125 спортских авиона, Швајцарска са 203, Индија са 405, Француска са 1.100 авиона и 1.379 једрилица, а Сједињене Америчке Државе са чак 92.658 спортских авиона и 469 високоспособних једрилица. Квалитет наставе је подигнут, а она појевтињена увођењем теоријских испита, док је уз стручне ваздухопловне предмете држана и политичка настава. Између 90 и 95% наставника били су чланови КПЈ, као и 80% техничког особља, а више од 90% свих стручних кадрова чинили су резервни официри ЈНА. Забележена су свега три испада по линији Информбироа: један наставник летења изјаснио се за Резолуцију, још један је авионом прелетео у Румунију и један ученик-пилот је авионом пребегао у Мађарску. Савез је био приморан да запосли изванредан број професионалаца, али их је у рукавствима било свега осамнаест, уз још 200 „аматера“, док је међу стручним особљем било 230 плаћених и око 500 неплаћених лица, а на нивоу аеро-клубова није било стално запослених. Једино је дозвољавано да у „јачим ваздухопловним школама“ постоји једно плаћено стручно лице, а по потреби и више. Током читавог периода 1945–1953. као један од проблема Савеза навођено је „недовољно залагање“ појединаца у извршењу задатака. Нарочит проблем у функционисању ВСЈ биле су финансије, будући да су главни извор прихода Савеза биле државне субвенције примане преко Народне технике, док су сопствени извори прихода били изузетно скромни. Тако је за 1951. годину био предвиђен сопствени приход (чланарине, такмичења, аеро-митинзи) од свега 1.123.000 динара, док су расходи предвиђени на 28.386.000 динара, од чега је

на трошкове СПШ, СЈВЦ, ПБ и СВМШ укупно отпадало 23.300.000 динара. Исти проблем имала је цела Народна техника, будући да су за 1951. годину планирани укупни приходи од 9.532.000 динара, а расходи од 45.625.200 динара, тј. нето расходи од 36.093.200 динара.¹⁹

Раст поменутих организација морао је довести до покретања питања односа међу њима и њиховог устројства. На Трећем пленуму ЦОНТ, одржаном 1950, одлучено је да се приступи пребацивању оперативних послова Народне технике на појединачне савезе и њихове савезне и земаљске одборе, против чега су били делегати из Словеније, који су се залагали за задржавање централистичког уређења. Исто мишљење изнели су и 1951. на Четвртом пленуму ЦОНТ, уз аргументе да постојање савеза „атомизира“ Народну технику, да сваки савез води своју политику, да је унутар њих руковођење централистичко, да су њихове организације уске и „клубашке“ и да се техничко васпитање не може ограничавати, већ да мора бити универзално. Контрааргументи су били да су савези показали виталност и корисност, да имају традицију из времена пре Другог светског рата (осим Грађевинског и Електромашинског), да сви остварују међународну сарадњу и да је немогуће имати универзална руководства и организације. Сви савезни и већина земаљских одбора савеза сложили су се да савезе треба задржати као вид организације, док су главни одбори Народне технике по републикама били подељени. Залагањем Михаила Велимировића, маршал Тито је 20. маја 1952. прихватио покровитељство над ВСЈ, те га је тим поводом посетила и делегација ВСЈ предвођена Ладиславом Амброжичем. Поред тога, на летелицама ВСЈ је око Југославије ношена штафета Савеза, која је 25. маја 1952. и поново 1953. предата маршалу Титу. Символично је кретала са првог партизанског аеродрома у близини Бањалуке. После ове посете Савезни одбор ВСЈ је на Десетом редовном заседању изразио мишљење, које је затим упућено као писмо ЦОНТ и објављено у *Аеросвету*, да је рад савеза био веома плодан, посебно после Трећег пленума ЦОНТ, да је тренутни вид организације задовољавајући, да ће ВСЈ моћи према својим потребама самостално да мења своју организацију, али и да ВСЈ треба потпуно осамосталити тако да сам доноси одлуке о свом раду и развоју, те да „није потребно никакво административно мешање у његове ства-

¹⁹ АЈ, 507-ХП/8-П-1, недатирано писмо Савезног одбора ВСЈ Комисији за друштвене организације ЦК КПЈ; АЈ, 50-85-181, Писмо Савезног одбора ВСЈ Председништву Владе ФНРЈ од 20. 12. 1951; Архив Југославије, фонд Савез социјалистичке омладине Југославије (фонд бр. 114), фасц. 120, Перспективни задаци организација Народне технике у 1951. години; АЈ, 507-ХП/8-П-2, Записник са седнице Централног одбора Народне технике од 30. 1. 1952.

ри". За савезе уопште изнето је мишљење да би њихово осамостаљење допринело бољем раду и лакшем руковођењу, као и да извршење задатка Народне технике није ометано њиховим постојањем, већ њеном жељом за што већом административном контролом над њима.²⁰

Процес издвајања ВСЈ из састава Народне технике дефинитивно је започео почетком 1953. године. Савезни одбор ВСЈ је 25. фебруара упутио писмо Савезном одбору Социјалистичког савеза радног народа Југославије (ССРНЈ) са молбом за пријем у ту организацију, наводећи да је ВСЈ прихватио и да спроводи програм ССРНЈ, да је ВСЈ „самостална, добровољна, масовна и патриотска организација која својим радом доприноси изградњи социјализма у ФНРЈ и јачању одбрамбених снага наше земље” и да ради на стварању „масовне резерве за ваздухопловство”, а да своје чланство „васпитава на славним традицијама Народноослободилачке борбе”, доприноси тако „развијању социјалистичког патриотизма” и „изграђивању свесних и смелих бораца за одбрану тековина наше народне револуције, за изградњу сретне, привредно и технички напредне и снажне социјалистичке земље”. ВС Србије и Хрватске су на својим годишњим скупштинама подржали ову иницијативу, залажући се и за што већу самосталност у раду аеро-клубова, док је, с друге стране, на годишњој скупштини ВС БиХ изнето мишљење да за издвајањем ВСЈ из Народне технике нема потребе, али да ће таква одлука бити прихваћена ако је донесе предстојећи конгрес ВСЈ.²¹

Први конгрес ВСЈ одржан је у Београду од 20. до 22. маја 1953. године. Поред 300 делегата и гостију, присуствовали су му политички комесар ЈРВ генерал-мајор Милија Станишић, генерал-мајор авијације Радослав Јовић, секретар ЦОНТ-а Славко Филипи и један од тада најстаријих ваздухопловаца у Југославији и пилот српске војске из Првог светског рата Милош Илић. У свом реферату Ладислав Амброжич је констатовао да је ВСЈ до тог тренутка израстао у организацију са 175 аеро-клубова и око 50.000 активних чланова,

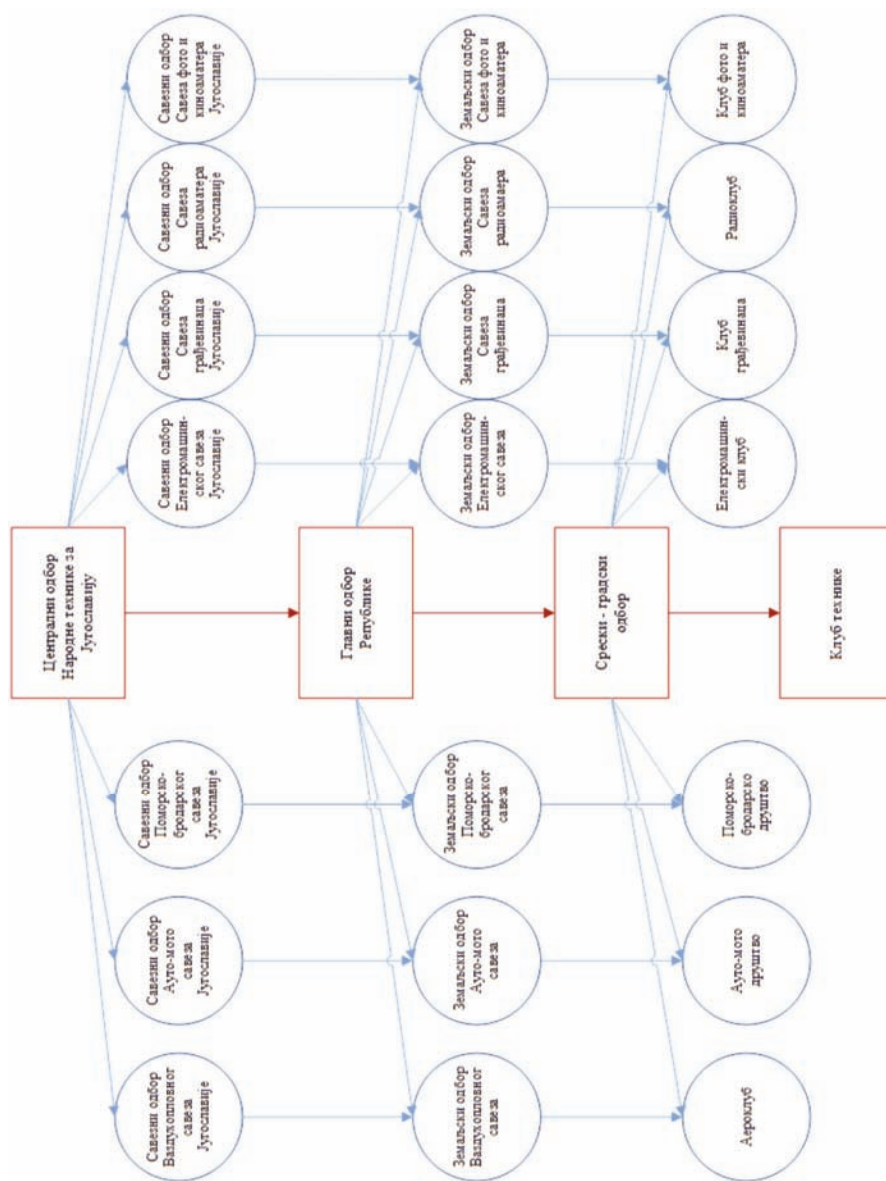
²⁰ АЈ, 507-ХП/8-II-1; „Свечано и Х редовно заседање Савезног одбора Ваздухопловног савеза Југославије”, *Aerosvet*, br. 16, 25. 5. 1952; „Maršal Tito primio pokroviteljstvo nad Vazduhoplovnim savezom Jugoslavije”, *Aerosvet*, br. 16, 25. 5. 1952; „За самосталност савеза”, *Aerosvet*, br. 16, 25. 5. 1952; изјава Богољуба Вишњића дата аутору у Брајковцу, 15. 5. 2016.

²¹ ВСС, нерегистрована грађа, кутија Историја ВСЈ, Хронологија ВСЈ 1945–1965; „Уз пуно учешће делегата Скупштина је имала радни карактер”, *Aerosvet*, br. 35, 8. 3. 1953; „Pismo VSJ Saveznom odboru Socijalističkog saveza radnog naroda Jugoslavije”, *Aerosvet*, br. 35, 8. 3. 1953; „I Zrakoplovni savez Hrvatske usvojio predlog da se VSJ izdvoji iz Narodne tehnike”, *Aerosvet*, br. 36, 21. 3. 1953; Владислав Матовић, „Ове године авиони ће бити концентрисани на једном месту”, *Aerosvet*, br. 36, 21. 3. 1953.

да су они политички свесни и одани отаџбини и да су спремни да ојачају редове ратног ваздухопловства. До почетка 1953. ВСЈ је обу-чио 1.568 моторних пилота, 8.483 једриличара, 17.306 моделара и 21.380 падобранаца у 48 школа при АК и једанаест ваздухопловних центара, а у „једној ваздухопловној школи ратног ваздухопловства” чак 70% питомаца је прошло неки од течајева у организацији ВСЈ. Амброжич је у свом реферату истакао и друге успехе ВСЈ: остварене рекорде, учешће на међународним такмичењима, рад на новим конструкцијама и унапређењу ваздухопловне технике, а чињеницу да се одржавање конгреса поклапа са Даном ваздухопловства окарактерисао је као још један показатељ посвећености ВСЈ одбрани земље. У погледу односа ВСЈ и Народне технике констатовао је да је ВСЈ био један од њених најактивнијих савеза од оснивања, али да су често настајали неспоразуми, посебно по питањима надлежности и финансија. Савези су постали „прилично самосталне организације” којима више не одговара Народна техника као „тело над њима”, а и она сама новим Статутом гарантује савезима већу самосталност. Михаило Велимировић је у свом говору посвећеном историјату ВСЈ подсетио присутне на дугу традицију ваздухопловства у Југославији, говорећи и о некадашњем АК „Наша крила” у позитивном светлу, да би затим укратко изнео развојни пут ВСЈ од 1945. до 1953, истичући да су представници ВСЈ 20. маја 1952. на састанку са Јосипом Брозом Титом, када је он примио покровитељство над Савезом, изнели мишљење да Народна техника треба да се бави „радом на ширењу техничке културе, а не да тежи административном контролисању Савеза”. Трећег дана конгреса његова делегација је посетила маршала Тита, који се том приликом сложио да ВСЈ треба издвојити из Народне технике, после чега је одлука о томе аklamацијом усвојена на поподневној седници, као и одлука о учлањењу ВСЈ у ССРНЈ. На крају конгреса је изабран нови Савезни одбор на челу са генералом Радославом Јовићем, док је Михаило Велимировић остао генерални секретар. У 1953. години ВСЈ је располагао са 127 авиона, 218 једрилица, 331 падобраном, 57 транспортних средстава, 48 ваздухопловних школа, 11 ваздухопловних центара, 63 аеродрома, 36 хангара, 12 авио-ремонтних радионица, 96 моделарских радионица и школа и шест конструкторских бироа. Издвајањем ВСЈ из Народне технике окончана је прва етапа у његовом раду и развојку.²²

²² ВСС, нерегистрована грађа, кутија Историја ВСЈ, Хронологија ВСЈ 1945–1965; О раду Првог конгреса ВСЈ видети: *Aerosvet*, br. 40, 27. 5. 1953; „Zaključci I kongresa Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije”, *Aerosvet*, br. 42, 28.6.1953; Grupa autora, *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 376. Морамо напоменути да се подаци о бројности техничких средстава и чланова могу знатно разликовати у различитим изворима и литератури.

Прилози



Графикон 1: Организациона шема Народне технике 1952. године *

Вазл. савез републике	Година	1945.	1946.	1947.	1948.	1949.	1950.	1951.	1952.
ВС Србије	Аероклубова	6	6	6	11	19	73	76	82
	Чланова	450	750	1450	2539	5548	21080	12000	3500
ВС Хрватске	Аероклубова	5	9	9	14	17	33	39	37
	Чланова	300	800	2000	2657	4718	9000	7500	8000
ВС Словеније	Аероклубова	2	5	11	13	14	17	18	20
	Чланова	220	832	3837	3652	4120	5251	7200	4200
ВС БИХ	Аероклубова	1	1	4	5	7	22	20	25
	Чланова	60	120	540	705	1450	6310	6780	9052
ВС Македоније	Аероклубова	1	1	2	3	6	21	10	7
	Чланова	80	120	380	490	870	4000	4700	4100
ВС Црне Горе	Аероклубова	-	-	-	1	2	3	5	4
	Чланова	-	-	-	160	666	1180	1200	1560
Укупно ВСЈ	Аероклубова	15	22	32	47	65	169	168	175
	Чланова	1110	2622	7207 (8207) ²	10203	17372	47615 (46821) ²	53460 (39380) ²	38912 (30412) ²

Табела 1: Преглед организационог развоја Ваздухопловног савеза Југославије 1945–1952.**

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

Необјављени извори

Архив Југославије

- фонд 50: Председништво Владе ФНРЈ
- фонд 114: Савез социјалистичке омладине Југославије
- фонд 490: Ваздухопловни савез Југославије
- фонд 507: Савез комуниста Југославије
- фонд 620: Управа цивилног ваздухопловства

Дипломатски архив Министарства иностраних послова Републике Србије –поверљива архива (ПА)

Ваздухопловни савез Србије – нерегистрована грађа

Усмена казивања – Разговори са Богољубом Вишњићем, Београд, 3. V 2016. и Брајковац, 15. V 2016.

Периодична штампа

- Narodna krila, 1947–1951, 1953–1954.
- Крила Армије, 1948–1950.
- Aerosvet, 1952–1953.

Литература

Група аутора, *Razvoj Oružanih snaga SFRJ 1945–1985. Knjiga četvrta: Ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana*, Београд: Војноиздавачки и новински центар, 1989.

Димитријевић, Бојан, Милан Мичевски, и Предраг Миладиновић, *Краљевско ваздухопловство. Војно ваздухопловство Краљевине SHS/Југославије 1918–1944*, Београд: Институт за савремену историју, 2012.

Крунић, Ћедомир, *Civilno vazduhoplovstvo Краљевине Југославије. Knjiga druga*, Београд: издање аутора, 2013.

Рендулић, Златко, *Vazduhoplovne doktrine: gledišta i tehnika*, Београд: Војноиздавачки завод, 1974.

MA Ilija Kukobat,

AERONAUTICAL MUSEUM

(BELGRADE)

**AERONAUTICAL UNION OF YUGOSLAVIA
1945-1953: A SKETCH FOR THE HISTORY
OF A SPORTS AND SOCIAL ORGANISATION IN
SOCIALIST YUGOSLAVIA**

(Summary)

The Aeronautical Union of Yugoslavia was formed as the Federal Committee for Sports Aviation in 1946, after a year of almost spontaneous gathering together of aviation enthusiasts and former members of the Aeroclub of the Kingdom of Yugoslavia which was dissolved during the Second World War. The Union took its new name in 1948. It was formed as a part of the Popular Technics Organisation (Narodna tehnika), which also included other technical organisations such as the Automotive Union of Yugoslavia. Its main task was to provide a cadre of trained aviators who would represent a reserve for the Yugoslav Air Force, as well as to help the technical enlightenment and education of Yugoslav citizens. This was done by forming federal aviation centres and aeroclubs, holding aeromodelling, parachuting, gliding and motor aviation courses, organising air shows, competitions and exhibitions, publishing magazines etc. Internationally, the Aeronautical Union was at first cooperating with similar organisations from the Eastern Bloc, but this was stopped after 1948 and the Tito-Stalin split, which meant the cutting of all ties between Yugoslavia and other socialist countries, after which it became a member of the World Air Sports Federation (Fédération Aéronautique Internationale) in 1950 and started participating in a growing number of international competitions, while also hosting the first World Parachuting Championship in 1951. Its relationship with Yugoslav aviation authorities was a rather tumultuous one, with the Aeronautical Union trying to avoid working in compliance with civil aviation regulations until 1953, when it finally started fully cooperating with the Civil Aviation Administration. That same year, in the wake of decentralising the Popular Technics Organisation, the Aeronautical Union decided to leave it and become an independent organisation.

KEY WORDS: Aeronautical Union of Yugoslavia, sports, aviation, social organisations