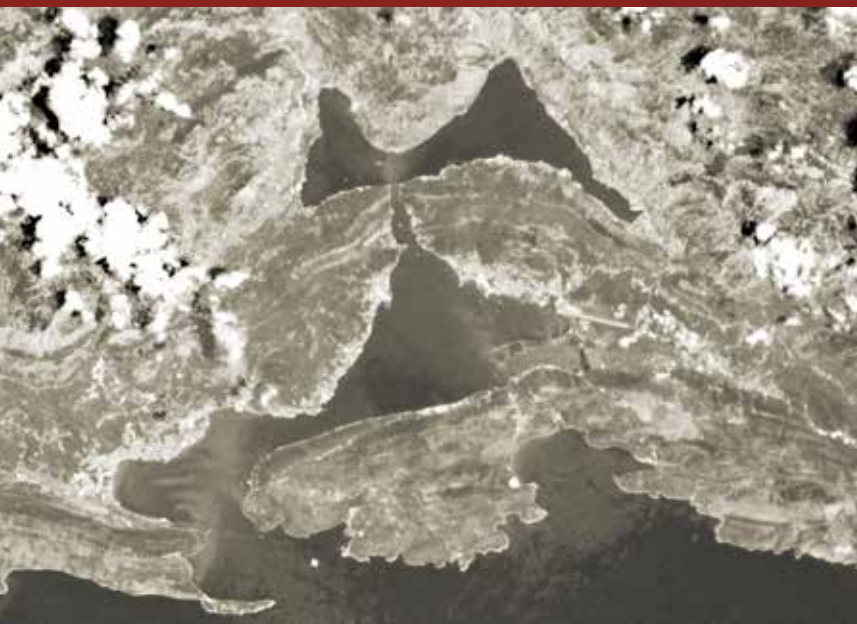




Вукостав Вуле Балевић

Бокељски пилоти





Вукосав Вуле Балевих

Бокељски пилоти

ТИВАТСКИ БАСТИОН
ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Вукосав Вуле Балевих

БОКЕЉСКИ ПИЛОТИ

(ТИВАТСКИ БАСТИОН ВАЗДУХОПЛОВСТВА)

Издавач - **МАТИЦА БОКЕ**

Уредник - **Жељко Комненовић**

Рецензент - **др Богдан Секулић**

Технички дизајн - **Новица Зечевић**

Штампа - **БИРО КОНТО – Херцег Нови**

Тираж - **500**

Финансијска подршка - **Порто Монтенегро**

Тиват, новембар 2016.



PORTO MONTENEGRO

Ријеч рецензента

Као рецезент обимне грађе о ОТМИЦАМА И УДЕСИМА ЈУГОСЛОВЕНСКИХ АВИОНА У XX ВИЈЕКУ аутора Балевића, налазимо за похвалу да је у дио тог садржаја смишљено унијето поглавље о БОКЕЉСКИМ ПИЛОТИМА, које је издвојено за посебно издање.

Сматрам да је Балевић мудро поступао у научном истраживању доказних чињеница, из којих је на крају обрађена веома значајна грађа.

Увјерен сам да је књига о Бокељским пилотим вриједан издавачки подухват, јер пружа ваљано истражене и утврђене чињенице дешавања, нуди богата сазнања која су нам блиска, јер ако се занемаре догађаји из нашег окружења, тада представљају прошлост и императивно подлежу забораву.

Појава ове књиге аутора Балевића представља допринос архиви о савременим дешавањима у региону Боке Которске” и историографији црногорског ваздухопловства.

Чињенице које су у овој књизи изнијете су веома занимљиве и утолико значајне да се неке први пут јављују у нашој јавности. Ријеч је о уложеном раду овог марљивог приповедача на освјетљавању заборављених страница наше историјске баштине.

Бока Которска је од најранијих времена била позорница бурних дешавања и исто тако и богата ризница прекаљених јунака, искусних морнара, поносних капетана морских подвига, незаборавних адмирала и храбрих пилота цивилне, војне и спортске авијације.

И ево се данас пред нама промовише истражена маргина бокељског ваздухопловца и њени јунаци – храбра плејада бокељских пилота који су нас задужили да не остану прошлости, већ да буду племенити узор у будућност младог нараштаја.

Хвала аутору на овом раду.

Др Богдан Секулић

Умјесто увода

МАЛО ЈЕ ЉУДСКИХ ПРОФЕСИЈА КОЈЕ ПРИВЛАЧЕ ПОСЕБНИМ ЖАРОМ, ИЗГЛЕДОМ И НЕОДОЉИВИМ СЈАЈЕМ, КАО ШТО ЈЕ ЗВАЊЕ ПИЛОТА. Међутим, оно има и своју другу, осенчану страну: она је сложена Пандорина кутија са много неочекиваних изазова, бурних дешавања и непредвидљивих трагичних посљедица. Кад једном изучени пилот узлети у недостижно царство висине, осјети трептај срца, неочекивану драж неба и усхићење које се доживотно памти. Чудна је судбина заљубљеника неба. многи узлијећу и слећу, други остају у облацима, а трећима ређају спомен обиљежја на земљи. Трагови њихових летјења остају уписани у нама, архивама, монографијама и енциклопедијама.

Бокељски пилоти су по много чему специфични.

Неки су узлијетали за домовину, храбро се борили против непријатеља и постали рањени орлови. Други су даровали свој млади живот. Трећима је летјење постало животно опредјељење, а многим неостварени сан. Једном даровитом ентузијастичком летећем, бокељском пилоту у подгорини Ловћена, спремно да на небу изведе лупинг, нечијом политичком игром, сломише крила.

Међу бокељским пилотима, има оних, којима је летјење представљало дружење, забаву, игру, и чаролију за памћење. Неки пилоти о којима смо писали нису више са нама, други, са којима се и данас сусрећемо представљају иконе којима дугујемо наклон и поштовање.

Небески витезови су као морски капетани или адмирали. Понешени снагом воље, крећу на широке хоризонте, обилазе непозната пространства, улијећу у ризична путања кроз густе магле и убитачне олује, приспјевају у иностране луке и доспијевају у своја матична одређишта.

Истина је да су небом као морем Боке которске крстариле летеће лађе. Бокељски пилотису њима вјешто руковали.

Двије деценије истраживања, утврђивања и припреме обимне грађе од око 1.200 страна, са 1.000 фотоса о томе шта се дешавало у југословенском ваздухопловству у XX вијеку, захтијевало је напор да се припреми за издавање књига **„Отмице и удеси југословенских авиона“**. Већ је четврта година да се садржај ове књиге налази спреман за штампање. Нажалост, сем ласкавих обећања, средства и данас недостају. Јер позвани субјекти, међу којима и аеродроми и авио-

компаније бивших југословенских република, технички и привредни системи, надлежна министарства и министарство науке, сматрају да изнијета тематика није у „пројекту“ за додјелу средстава за штампање. Размишљања су, да ли је заиста захвално бавити се науком?! На захтјев Матице Боке - пријатеља књиге, и историјске стварности, издвајамо поглавље о Бокељским пилотима и приређујемо као посебно издање.

Ову књигу посвећујемо свим бокељским пилотима и добротитељима тиватског ваздухопловства који нијесу више са нама. Садржаји историје ваздухопловства у Тивту, односно Боке которске као и о Бокељским пилотима истраживани су прегледом породичних архива, казивањима живих свједока сачуваних података и грађе из архиве Котора, Дубровника, Војног архива Београда и фонда Библиотеке Србије, Београд, Скерлићева 1.

За ову прилику, издвојен је знатан дио грађе из књиге „Отмице и удеси у југословенском ваздухопловству“, овог аутора, која се налази припремљена пред штампу.

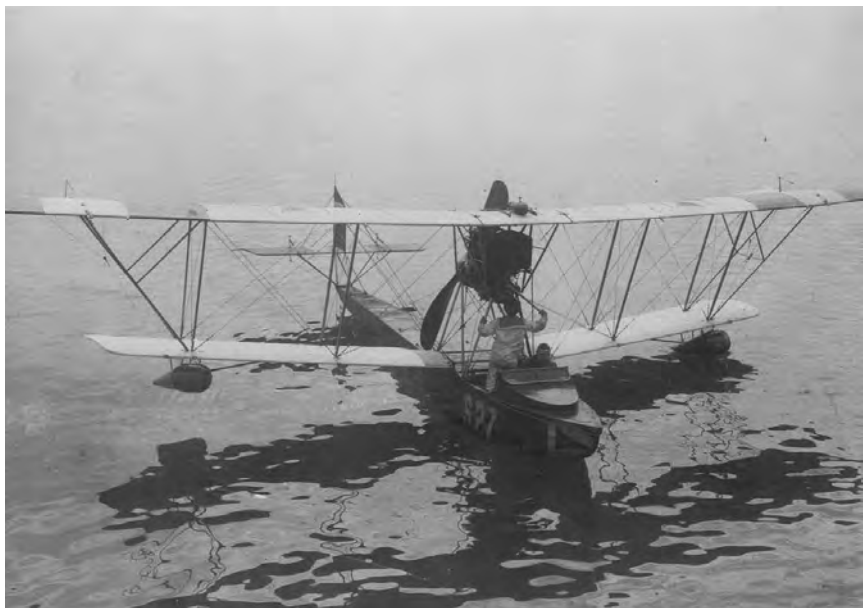
Списи, биљешке и подаци са фотосима коришћени су из очуваних архива југословенских ваздухопловних савеза, компаније „ЈАТ“, Ваздухопловног савеза Црне Горе, Архива Котора и сачуване грађе бокељских породица Влада Мештровића, Божицара Дара Петковића, Воја Бринића, Мата Крстовића, Васка Костића, Гавра Вучуревића, браће Валентина и Влатка Грбца, Срђана Гарбина, Ивана Вулановића, Ђура Влаховића, Синише Луковића и Центра за културу Тиват.

У нашем подухвату на истраживању грађе о посјети руских космонаута град-хотелу „Свети Стефан“, неизмјерну захвалност упућујем особљу руске амбасаде у Подгорици као и бројним пријатељима у Будви и Паштровићима.

Посебну захвалност дугујемо пријатељу науке, Антону Гули Марковићу из Доње Ластве за помоћ у вези набавке и коришћења бројних одговарајућих и веома очуваних фотографија.

А у т о р

БОКЕЉСКИ ПИЛОТИ



Небо Боке Которске прелијетали су голубови писмоноше, змајеви, балони, једрилице и авиони. Над њеним божанским љепотама уздисали би заљубљеници и поете, контрастима природе дивили се цареви и принцезе, жељу за њеним освајањем придобијали, лицемјери и диктатори...

Летјело се појединачно, у двоје, у групама и ескадрилама, од зачетка до краја вијека авијације. Над Боком су летјеле елите авијатичара из флоте родољубивих патриота, срчаних бораца, завојевача. Њима доминирају знани и незнани ослободиоци, пријатељи и родољуби.

Дивећи се плаветнилу неба и мора, најтоплијем заливу на Јадрану, намјера нам је да на овом мјесту поменемо Бокеле чија су се дјечачка маштања да полете небом коначно остварила – постали су летачи војне и цивилне авијације и пуном топлином срца, летјели над својим, најљепшим фјордом на свијету.

ОФИЦИРСКА ЧАСТ ВЛАДЕТЕ ПЕТРОВИЋА

Ко би други него тиватски зет, југословенски поморски официр-пилот, хидроавијатичар, Владета Петровић, добровољац у ваздухопловним редовима поносног РАФ-а. Британски пилоти којима су придружили југословенски авијатичари највише мука задавали су Хитлеровом хировитом фелдмаршалу Ервину Ромелу, званом „пустињска лисица“, главнокомандујућем њемачким снагама на фронту у Сјеверној Африци.^[1]

Храбри југословенски хидроавијатичар, поручник бојног брода, Владета Петровић одлучио је са својом четом хидроавијатичара – седам хидроплана са посадама да напусте бокопоторску базу у Кумбору, и полете ка југу, ризичним коридором у правцу Грчке а одатле небом изнад Медитерана долете до сјеверне афричке обале у помоћ савезницима.

У то вријеме над сјеверноафричком пустињом и на копну и на небу одвијала се најжешћа битка између њемачких и енглеских снага. Тенкови су дубоко орали у пијеску, топови урлали у небо а ловци бомбардери као олујне муње уништавали све под собом. Помоћ енглеској ратној авијацији била је пријеко потребна, али уврстити се у редове РАФ-а захтијевало је да летачи буду искусни ратни ветерани. Такав је био и Владета Петровић.



Владета Петровић

¹ Захваљујући тиватском новинару Синиши Луковићу, који је стрпљиво истраживао овај „до-сије“ и дошао до занимљивих и више од пола вијека чуваних докумената из Другог свјетског рата, преносимо овај драгоцен запис.



Тиватски зет – Командант
„Абукирске ескадриле“

Он је најприје уписао Поморску академију и стекао звање поручника корвете, а затим из љубави према ваздухопловству, успјешно завршио и ваздухопловно-ловачку школу и постао хидроавијатичар на дужности команданта Друге хидропланске групе са базом у Боки Которској.

Боравком у Боки, Владета упознаје грациозну Тивћанку, љупку Марију Фажо, уз пријатељство и љубав сазријева брак, ствара се четворочлана породица. Уз сретне околности настаје и забринутост, рат је на видику, неспокојство за нејаки народ и породицу у туђини.

Владета Петровић је образован поморац и летач, али частан официр одлучан да не служи окупатору, куражан и спреман на одазов да помогне елитном енглеском ваздухопловству против фашистичке немани. Он је један од најбољих приморских хидропилота и заслужује редове РАФ-а, елитног европског ратног ваздухопловства

Без двоумљења, Владета Петровић је 17. априла, 1941. из Боке Которске полетио на челу групе од седам наоружаних хидроплана, које је опслуживало 20 официра, летача и механичара. Довитљиво, вјешто и стручно долетјели су прво до Крфа и Атине а потом до британске базе на египатском ратном аеродрому у Абикуру. Уз топао пријем од



Петровић са савезничким официрима



Дорниер До-22 југословенског Поморског ваздухопловства у Египту

стране енглеских пилота и команданта Слејтера, југословенски пилоти наоружаних хидроавиона добили су нови назив енглеског значења: „Nr.2 Yugoslav Squadron“, или незванични назив који су користили југословенски пилоти - „Абукирска ескадрила“. Према записима сачуваног дневника капетана лета и вође групе Владета Петровића, „Абукирска ескадрила“ је наредну годину дана редовно вршила извиђање Средоземног мора пред Александријом. Садејствовали су са Британцима изнад Александрије, водили борбу против немачких подморница, тражили и спашавали из мора посаде оборених британских авиона или потопљених бродова. При томе је Абукирска група извршила 912 ратних задатака летећи у ваздуху 1.760 сати.

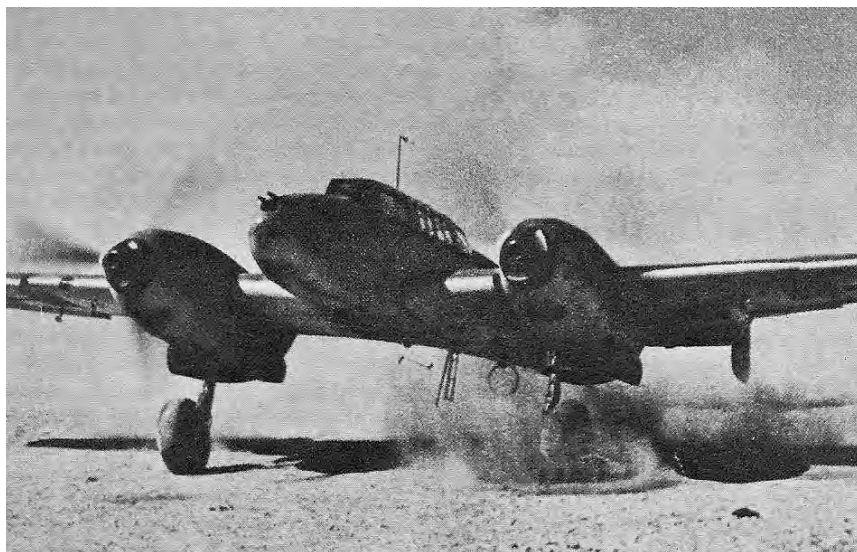


Ратни пилоти РАФ-а међу којима су и Југословени



Абукирска ескадрила

Наши храбри хидроавијатичари претпјели су губитке два авиона. Тада је наредник Јован Кикановић поријеклом из Гошића код Радовића, тешко рањен а два наредника – пилота – Шишмун Пишпек и Каменко Петровић трагично страдали.



Авиони РАФ-атоком Другог свјетског рата на сјеверу Африке



Владета Петровић са савезничким официрима у Египту

ОДЛИКОВАЊЕ „ЗЛАТНА КРИЛА“ РАФ-А

Абукирска ескадрила југословенских храбрих летача похваљена је од ауторитативних главнокомандујућих ваздухопловних старјешина енглеског Ратног ваздухопловства са највишим оцјенама. Због вјештине, ратне довитљивости, упорности и посебно помоћи коју су пружили обореним енглеским пилотима у хладним таласима Средоземља. Храброг и искусног пилота Владету Петровића, Бри-

танци су одликовали Златним крилима РАФ-а, једним од престижних признања која се додјељују авијатичару стране земље.^[2] Препричан подвиг међу енглеских ваздухопловцима своди се на незабораван случај када је југословенски поручник-пилот Ладислав Зобунџија, из Абукирске групе хидроавиона, лебдећи над Средоземљем угледао малени гумени спасилачки чамац са четири преживјела британска авијатичара, око 190 км удаљен од афричке обале. Југословени су их спасили док су их Британци неколико дана упорно тражили али без успјеха. Након завршеног Другог свјетског рата, Владета Петровић је по својој жељи демобилисан и наставио да живи као слободан човјек.

Владети Петровићу је 1949. понуђен нови посао као професору поморске групе предмета у новооснованој Индустијској школи у Ловрану, као и стан за породицу у том мјесту на Хрватском приморју. Три године касније, Петровић је примљен за професора у Основној школи „Виктор Цар-Емин“ у Ловрану гдје је предајући математику, физику и техничко васпитање, остао до пензије 1962. године.

Преостале године провео је борећи се за признање рада своје хидропланске ескадриле и рехабилитацију својих сабораца-хидроавијатичара, при чему никада за себе лично није тражио било какву сатисфакцију. Залагао се да историчари непристрасно и објективно освијетле ратни пут Абукирске ескадриле, а да нове генерације војних летача СФРЈ, уче и о борбеној традицији те, једине непокорене краљевске југословенске војне јединице у Другом свјетском рату.

Немирни животни дух авантуриста, пилота, патриоте и официра од части, капетана корвете Владете Петровића, заувјек се смирио 7.јуна 1984. у Ловрану. Међу ријеком људи за коју се не памти да је до тада неког од мјештана испратила до ловранског гробља била су и тројица интересантних људи – униформисани генерал ЈНА – командант Ријечке војне области који се у име социјалистичке војске и државе говором дошао званично опростити од преминулог краљевског официра, као и двојица осамдесетогодишњака у отменним одијелима који су донијели највећи од свих вијенаца. На њему је стајао натпис „Нашем команданту – посљедњи поздрав - Абукирска ескадрила“.

² Са Петровићем било је и других бокељских пилота о којима ћемо у овој књизи писати.

ЈОВАН КИКАНОВИЋ - БОКЕЉСКИ „РАЊЕНИ ОРАО“

У колијевци кршом омеђених Гошића у Кртолима поникао је и узрастао у родитељском дому Шпира и Анђе, Јован Кикановић, незаборавни пилот бокелског неба. Јован није запамтио оца Шпира који је погинуо у Првом свјетском рату.

Од дједова је упамтио знамење да треба вољети свој народ и да не треба жалити свој живот за његову слободу.

Послије основне школе, похађао је Школу поморства у Арсеналу у Тивту. Потом се опредељује за ваздухопловство и уписује Поморско-ваздухопловну школу у Дивуљама, крај Сплита, коју завршава као најбољи одликаш.

Јован постаје подофицир-пилот поморског ваздухопловног сектора и као летач, стријелац и радиотелеграфиста учествује у свим стратешким акцијама у сектору Јадранске поморске регије.

Други свјетски рат га је затекао на острву Зларину код Шибеника. Због најезде окупаторских ваздушних и поморских снага са Јадрана, његовој летачкој команди повјерено је евакуисање 25. Хидропланске ескадриле из Боке Которске. Неколико дана је трајала тајновита акција од Зларина до Ораховца у близини Пераста. На том стратешком камуфлираном мјесту већ је постојала поморско-ваздухопловна база хидроавиона, којом је руководио Владета Петровић, искусни поморац-летач, иначе зет породице Фажа, старосједиоца Тивта. Јован Кикановић пише у свом дневнику-

„Из Ораовца су наши пилоти-извиђачи, вршили тајне операције извиђања непријатељских положаја са висине од 800-3.000 метара и то тада најмодернијим њемачким хидро авионима типа „ДО-Н“. (Краљевина Југославија је прије Другог свјетског рата купила ескадрилу од 12 хидроплана типа „До-Н“ од фабрике Дорниер у Фридриксхафену.)



Јован Кикановић пилот РАФ-а



Радови на хидроплану 309 у Абукиру

ЛЕТ ЗА КРФ

„Шеснаестог априла 1941. године, увече су у Ораховац дошли из Котора генералштабни официр Иван Керн, Јерко Качић, Нико Косовић, Шашкијевич, Лепетић и Кризомали, на челу са командантом флоте Миланом Домаинком. Они су нама, летачима, морнаричким официрима, заповједницима пловних објеката и присутном техничком особљу у „ораовачкој бази“ прочитали акт о капитулацији југословенске државе. Већина нас патриотски расположени за југословенско јединство било је непријатно изненађена, док су неколицина ли-



Југословенски хидроплани у Абукиру

ковала, желећи да се одмах придруже Италијанима који су доспјели до Бара и Њемцима који су харали испод Орјена. У међувремену је проглашена НДХ творевина.

Веза са Командом Краљевске Ратне морнарице и авијације у Земуну практично није ни постојала, а колебљивост команданата бродова и хидро авиона из састава југословенске Флоте уносила је још већу неодлучност – неспособност да наређују на основу свог положаја који су заузимали“. О одласку генералштабних официра говоре записани фрагменти Јована Кикановића. Одржан је састанак у штабу летача и у три сата ујутру 17. априла 1941.године, донијели су одлуку да се изврши прелет из Боке према Средоземљу, ка грчком острву Крф који је био слободна територија грчких патриота.



Из свакодневнице Абукирске ескадриле

„Прелет смо успјешно извршили са неколико хидро авиона и слетјели у Абукир у базу савезника за Средњи исток, гдје се укључујемо у 201.авио групу РАФ-а савезничке хидропланске ескадриле „Sunder Land“. То је била база одакле се обављало полијетање савезничких авиона у извиђање непријатељске територије у Средоземљу..“

У РАФ-овој ескадрили у Абукиру, храбри пилот савезничке авијације, Јован Кикановић извршио је 78 ратних задатака; извиђања, бомбардовања и спашавање савезничких пилота из срушених авионс-



Југословенски хидроплан ДоХ 306 у Абукирском заливу

ких олупина који су плутали на таласима Средоземља. У његову летачку књижицу уписано је више од 300 сати летјења у неизвјесност уз ризик да буде погођен и оборен.

22 децембра 1941. године, у Југославији, командант Коча Поповић је постројавао Прву пролетерску бригаду. Истог дана је Јово Кикановић повријеђен у инциденту са британским бродом који је погрешно идентификовао хидроплан До-Н „307“ као њемачки авион и запуцао на њега. Авион је оштећен, а наредник Јово Кикановић из Кртола, тешко је рањен. Од посљедица рана, због гангрене, ампутирана му је десна нога.



Амерички Даглас Ц-47 испомаже авијацији РАФ-а против „пустињске лисице“ над Египтом



Извлачење хидроплана 306 на пјесковиту плажу у Абукиру

Војни љекари савезничке болнице „Victoria hospital“ у Александрији дивили су се челичном Јововом организму и његовом оптимистичком расположењу. О храбром југословенском пилоту из Боке которске, постојбине морепловаца, ратне старјешине савезника су истицали подвиге и херојство у савезничким новинама.

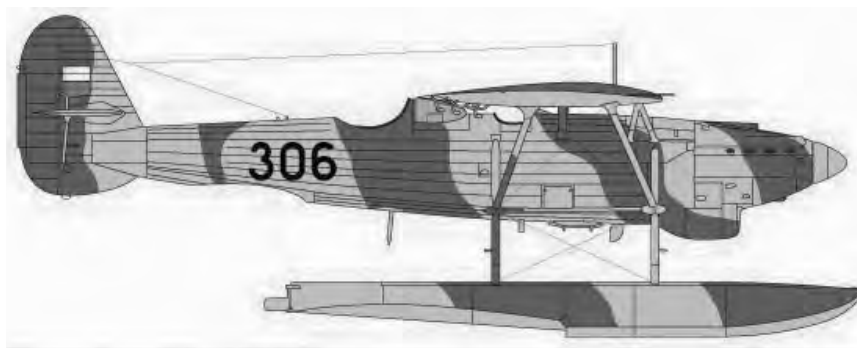
У Александрији, егзотичном египатском граду Јован је упознао своју „богињу љепоте Афродиту“ - љупку болничарку Агни, Гркињу са острва Хиос. Пар је одлучио да се вјенча и то на Видовдан 1948. под окриљем египатских богова сунца и хладовином мандарина.

Послије тога Јован се упућује са сјевера до самог југа афричког континента. Одлази у Јужну Африку, ратну базу РАФ-а. Тамо је пронашао своје земљаке који су већ чули све о његовој храбрости и страдању. Јован је био веома цијењен. Европљанима и старосједиоцима пружао је стручну помоћ подучавајући их вјештинама летјења.

У том региону на самом југу континента било је и југословенских досељеника, међу којима субили Јован Пејовић, Спасоје Миочић, Иво Кучан, Драго Спалета и други. Они су са тих удаљених простора пратили ослободилачку борбу југословенских народа.

Југословенска дружина одана слободи на том подручју основала је Одбор отпора против фашизма и несебично помагала НОБ-у. Међу њима је велики допринос дао Јован Кикановић. Био је предедијељен антифашиста и до краја живота је остао досјеђан панслависта.

Послије слома окупатора и завршетка Другог свјетског рата, Јован је из Јужне Африке стигао у Каиро. У штабу југословенске ми-



Нацрт хидроплана 306

сије препознао је свог ратног друга Ивковића који га је са пратећим документима упутио за домовину. По доласку у Земун при Команди ратног ваздухопловства дочекан је као пилот - борац и одликован Орденом заслуга за народ првог реда. Као искусном ратном летачу Јовану је после ослобођења понуђено даље образовање за високе војне и генералштабне школе. Он се ипак одлучио да ради у Министарству саобраћаја и дао је велики допринос послератној Савезној управи за цивилно ваздухопловство којим је руководио Батрић Јовановић, гдје је активно радио до пензионисања 1974. године.

Груди храброг ваздухопловца из Боке Которске красиле су бројне медаље и ордења али највеће признање био је његов остварен животни сан, љубав његове вјерне богиње Агни и красних синова Драгољуба, Ђорђа, Бранка и Љубише.

Занимљиво је, да Јован није осјећао тегобу ратних невоља и недостатак тјелесних органа, већ се упркос томе са вољом и ентузијазмом бавио спортом. Био је одличан такмичар у стрељаштву, пливању, мачевању, и вјеровали или не и маратонском скраћеном трчању за кадете. У куглању је Јован пружио највише дара – освојио је бројне златне медаље.

Јован Шпиров Кикановић, поријеклом са мирног пропланка каменитих Гошића из Кртола заслужио је ореол прослављеног ратног пилота РАФ-а. У домовини је завриједио епитет бокељског „рањеног орла“.

На једној парцели, на београдском гробљу на Душановцу, сахрањени су Јован и његова Агни. Заносни изабраници, једно другом одани животни сапутници које је чудесна судбина сјединила.

ПИЛОТ ЈОВАН ЗЕНОВИЋ ИЗ ПАШТРОВИЋА

Бројни из редова послијератне младежи Паштровића одлучују да се отргну сиромаштва и потраже хљеб одлазећи у друге крајеве. Путешествије је одвело стаситог Јова Зеновића из Режевића у Вршац да похађа војно-летачку школу и да постане пилот. Зеновић је показао необично велики дар за летјење и на полагању је освојио највише поена чиме је достигао сам врх успјешне генерације 1948.



Јово Зеновић

Са инструктором Дугалићем летио је похабаним војним „месершмитом“ над врлетима Вршке чуке, искакао падобраном и куражио себе да ће скокове извести у шипражју подно „оних винограда“. Стекао је рутину након педесетог скока са падобраном и потом се заинтересовао за летјење једрилицама.

Убрзо послје тога Јово Зеновић је са друговима у пилотској школи, 1948. године, подијелио радост стицања дозволе за спортског пилота моторних једрилица, пилота реморкера и инструктора летјења. Дичан поносом својих племеника у Паштровићима, млади Зеновић наставља успон ка висинама. У Аеро клубу у Руми стиче нова познанства и науч у летјењу спортским летјелицама да би касније ударним акцијама на прузи Брчко – Бановићи и Шамац – Сарајево организовао курсеве падобранства и трибине о летачкој професији. Као плод те активности бива награђен Орденом рада са сребрним вијенцем од председника Тита.

ЗЕНОВИЋ ЛЕТИ КА ВЕЋИМ ВИСИНАМА

Према листу „Побједа“ већ се током 1947. године, у Црној Гори формирају одбори за спортско ваздухопловство. Затим се оснивају ваздухопловне групе које ће прерасти у Аеро клубове. Зеновић се одлучује за повратак у Црну Гору јер му стечене дозволе летјења и искуство омогућавају да предводи ваздухопловне активности.

У Титограду се 1948. године, организује прва ваздухопловна школа за чијег се председника бира Јово Зеновић. Средином 1949. го-



дине у Руми се одржава Савезни слет ваздухопловства и Црну Гору представљају једриличари Јован Зеновић и Радомир Пековић. Они су показали успјешне акробације са једрилицом „Ждрал“ и створили могућност да се слични ваздухопловни скупови одржавају и у Црној Гори.

Јово Зеновић ће убрзо са својим ваздухопловцима учествовати у формирању Аеро клубова у Иванграду, Титограду и Аеро клуба на Капином Пољу у Никшићу. Под руководством тадашњих неимара Јова Зеновића, Радомира Пековића и Тома Ковачевића, дате су важне смјернице будућег рада у стварању услова за ваздухопловне активности у наредним годинама.

СПАШАВАЊЕ ИЗ ПЛАМЕНА

У никшићком „Аероспорту“, јуна 2000. забиљежена је прича Јова Зеновића о незгоди која се догодила на спортском аеродрому у Никшићу. Он је тада у изненадној акцији спасио колегу Радомира Пековића. То се догодило док је Пековић, искусни наставник летјења летио над аеродромом и неочекивано се његов авион обрео у пламену. Летач је одлучио уз велики ризик, да слети на пољану, јер није имао други избор. У међувремену је Зеновић у са ватрогасним апаратом у руци хитао авиону. Пековић и његов падобранац су већ били

ватром захваћени али су успјели да се спасе. У то их је дочекао Зеновић и обојицу прекрио бијелом пјеном. Испоставило се да обојица летача нијесу са собом имали падобране за случај спасавања.

У Аеро клубу у Никшићу је записано да је Јово Зеновић, једну деценију провео на разним пословима на Капином Пољу од спортског пилот а да управника аеро клуба.

СА АВИОНОМ У ПРОВАЛИЈУ ДУБОКУ 150 МЕТРА

Јово Зеновић је био поносни изданак храбрих Паштровића. Изналазио је и користио своје урођене манире сналажљивости у ризичним ситуацијама. Једном се десио случај код Иванграда, када је у полијетању сломио лијеви точак авиона. Кад се већ налазио високо изнад земље, изгубио је контролу над авионом, принуђен да негдје слети, суновратио се у провалију дубоку 150 метара. И остао жив. Другом приликом, близу Мојковца, Зеновића је спасило густе шипражје на које је његова летјелица пала без капи горива.



Слупани авион Јова Зеновића након вађења из понора код Иванграда 1956.

ПРВИ И ЈЕДИНИ ПРОЛЕТИО ИСПОД МОСТА НА МОРАЧИ

Ваздухопловци са којима је Јово свакодневно друговао присјећају се да се Зеновић излагао бројним ризицима и подвизима. У њему је био урођен немирни дух који га је пратио. Једном је напрасно одлу-

чио да полети што височије и да се при том обруши на ледину без икаквог разлога и двоумљења.

Догодило се то августа 1951.године, у Подгорици. Зеновић је одлучио да ПО-2 једномоторни авион двокрилац подигне у ваздух, и да се постепено спушта према Морачи да би испод моста пролетио као да танки конач протура кроз иглене уши.

Боемски и ноншалантно први и једини ваздухопловни „салто мортале“ у Црној Гори извео је тада горди Јово Зеновић.

НА ТЕШКОМ ЗАДАТКУ - ЈЕДРИЛИЦОМ ПРЕКО ДУРМИТОРА

Јово Зеновић, 1949. године, тада управник ваздухопловне једриличарске школе у Титограду и Радомир Пековић, наставник ваздухопловног једриличарства, добили су задатак да прелете правац Титоград - Рума. Требало је довести једрилицу „Ждрал“ на такмичење у Руми гдје се одржавао Други савезни ваздухопловни слет. Обојица су били пријављени за такмичење.

Нема двоумљења – требало је на сваки начин одлетјети, јер за овакве прилике ваздухопловац не може одустати због невремена. Не може се поклекнути а одустати нипошто!



Лет је пријављен, маршрута знана, чека се правац вјетра и да се одреди курс. Био је то 1.јули 1949. У међувремену је настала непогодна метео ситуација, нешто се касни али је летјење једрилицом на вучу започето. Два најискуснија црногорска пилота са висине од 1.400 метара посматрају Титоград, долину Зете, Острог и Никшић. Све је било минијатурно; разбацана села, набујали потоци, израћају врхови планине. Пред летачима је планина Војник висока

1.952 метра а једрење је на знатној мањој висини. Мора се уздићи. Под њима је предии прекривен маглom и коначно се појавио Дурмитор, висок 2.600м. Пилоти су заобишли ову планину због њене висине. Облаци су прекрили видике, било је нужно летјети кроз њихову густину. Једриличари су били принуђени да се за један простор врате уназад, обилазе врхове Дурмитора и коначно су били над Пљевљима. Одређује се нови курс према Дрини и њени кањони, усјеци и клисуре су изгледали дивно. У даљем походу се долетјело до Цера и ријеке Саве, већ су пилоти са једрилицом стигли у Срем... Са те висине тог ведрога јутра указао се велики полигон на којем су примијећени хангари, летјелице, људи и радост живота.



Предсједник Савезног одбора Ваздухопловног савеза Југославије, генерал-мајор Ладислав Амброжић честита Јову Зеновићу, 5. 7. 1949.

Кад су црногорски такмичари, послје дугог дана лета били над такмичарским полигоном, откачена је сајла једрилице и слијетање на земљу је безбједно окончано. Људи један другом прилазе у загрљај и честитају, јер су њихови животи зависили од присебности, храбрости и умијећа обојице.

Јово је као пилот шлепер оспособљен у Ваздухопловном савезу Југославије и био је увијек спреман за извршење и најтежих задатака као овај што је овдје описан.

Јован Зеновић је својим професионализмом знатно допринио развоју црногорског цивилног ваздухопловства.

ТРАГИКА И ПОНОС ПИЛОТСКОГ АСА АНТУНА ЂУРАНОВИЋА

Тројица - горско седло подловњенског крша и камена млетачка оружара, историјско раскршће, видиковац Истока гдје Сунце израња и Запада за којим залази, до каменитих Шкаљара које се вијугаво протежу на јужној обали которског залива.

На самом врху Шкаљара испод Врмца и данас стоје очуване зидине камене куле, родне куће Ђурановића у којој се родио и на каменом плочнику одрастао Антун Ђурановић, бокељски храбри авијатичар, који је авионом краљевске ратне авијације 1934. године, пролетио „потезом“ испод (данашњег) Бранковог моста и задивио грађане тадашњег Београда. Тај риједак и непоновљив подвиг младог которског авијатичара наговјештавао је челичну храброст несаломљивог потомка кршних предака.

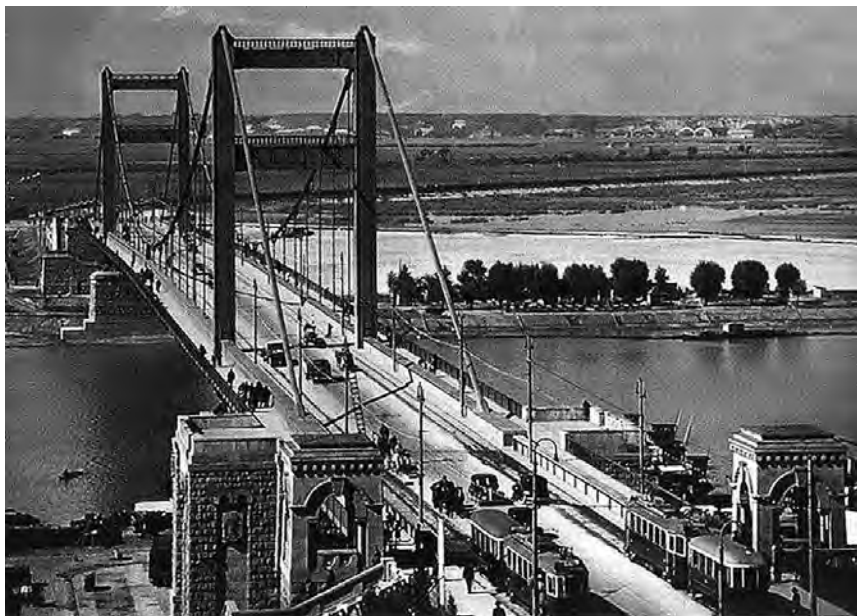


Антун Ђурановић, поручник
међуратне авијације

ЗАДОЈЕН ХРАБРОШЋУ ПРЕДАКА

Антун је имао девет година када је од дједа сазнао за побуну Црвених морнара у Боки који су 1918. године, устали против Аустроугарске монархије. Из дворишта је могао да гледа камену затворску кулу у Котору у којој су тамновали смјели морнари. Причао му је о дану када су сужњи брутално погубљени и четворица њих сахрањени на гробљу у Шкаљарима. Кад би которски основац пролазио стазом поред гробља често би упућивао дјечачки поглед дивљења палим морнарима. На њиховом подвигу јунаштва задојена је горостасна снага овог младића који је до краја живота остао досљедан истини, праведности и родољубљу.

Послије завршене Средње школе у Котору, уписао се на Поморско-ваздухопловну школу у Дивуљама код Сплита за војну авијацију. Атлетски развијен момак, здравог тијела и духа и чврстог праједовс-



Мост на Сави у Београду испод којег је Антун Ђурановић пролетио 1934.г.

ког карактера, богомдан за мо рнаричко ваздухопловство, брзо је савладао обуку и већ 1933. године, постао пилот ловац – поручник ратне авијације. Био је најприје пилот ловца војних авиона „Потеза“ и „Бреге“ у земунској аеро зони а потом хидроплана у Кумбору. Тамо је допало Антуна Ђурановића да управља модерним француским хидроавионима типа „Змај физир Ј“. Кад би авионом узлијетао чинило му се да опонаша орлове, оне исте које је у дјетињству са дивљењем посматрао како лете низ ловћенске стрмине. Као поручник авијације са поносом је летио у велике висине и посматрао небо изнад облака а потом би се зачас обрушавао до површине мора. Уз велику љубав према летјењу и храброст коју је посједовао, стекао је признање да га већина у својој класи летача сматрају виртуозом летјења. Млади пилот Ђурановић је знао да се одлучи на непромишљен ризик у лету, али зналачки је процјењивао ситуацију неба, мора и копна и у секундима успијевао да прави акробације у ваздуху.

ЧЕТИРИ ПРИНУДНА СЛИЈЕТАЊА

На страницама летачке књижице пилота Антуна Ђурановића остало је записано да је у току и након обуке за пилота ловца у Земуну, од 1933. до 1937. године. доживио четири пинудна слијетања. У њима је

за посљедицу имао знатна оштећења авиона али је при томе, из неколико сретно преживио.

Прво принудно слијетање авионом Ђурановићу се догодило у околини Панчева. Тај догађај забиљежен је у војним архивама овако:

У јесен 1933. године, Ђурановић се налазио на завршној оцјенској обуци за пилота ловца у Земуну. Узлетио је новом ратном летјелицом „Devoatin“ француске израде да би достигао висину од неколико хиљада метара – најефикаснија висина за бомбардовање циљева на земљи. У међувремену улетио је у густе облаке али авион без жироскопа не одређује трећу димензију и пилот је био дезоријентисан. Осјећао је нелагодност. Тада је на висинометру прочитао жељену висину која је одговарала задатом циљу али оријентација у простору је недостајала. Одлучио се на слијетање али којом навигацијом у ком правцу понире, гдје и на ком терену треба да атерира? Све се брже приближавао земљи, пет хиљада, четири, три, двије...хиљаду и петсто...упозорење да понестаје гориво, и даље се спушта ка земљи... хиљаду метара, петстотина, три стотине, двјеста метара...около густе облаци, не види се земља...сто метара... тада примјећује пашњак и стадо оваца...Коначно одлучује да слети али се заноси и загребе блатњави шор по средини села Глогоњ, у Банату, недалеко од Панчева.

Млади пилот Антун Ђурановић није вјеровао себи да је „промашио“ учртани коридор окружења Батајнице, и да се обрео преко Дунава и Тамиша у банатској равници. Пилот ће тај недостатак схватити двадесет година касније, када ће произвођачи авиона у кабину уградити жироскоп – оријентир простора у облацима. Тај проналазак ће спасити пилоте од честе погибије. Другом приликом у току извођења опсежних маневара, уз учешће пјешадије, артиљерије, морнарице и авијације у Боки, 1936. из артиљеријске базе са Луштице топови су нишанили мете које су вукли авиони. Међу пилотима који су наводили мете артиљеријским плотунима био је и поручник Антун Ђурановић за командама „Физира“. На крају успјешно завршене ратне вјежбе, темпераментни пилот Ђурановић није одолио већ је одлучио да се још једном вине у висине. Без најаве и одобрења полетио је према орловском гнијезду Ловћена и неочекивано, у бришућем лету долетио до средине которског залива. А потом успињање и поново урлање авиона. Многи Которани дивили су се и са великим узбуђењем пратили шта се догађа над њима, а смјели пилот, которски авијатичар Антун Ђурановић је намјерно изазивао њихову пажњу у намјери да им покаже летеће вјештине и бравуре које је научио.

Послије неколико полијетања и понирања показало се да му мањка гориво. Одлучио је да прелети родну кућу на Тројици и да слети на ти-



НДХ Месершмит Bf 109

ватску зараван. При слијетању, „Физиру“ је застао мотор, био је принуђен да се приземљи. Срећом травната зараван са ниском растињом лозе и мандарина ублажила су бочни тресак авиона о земљу а ратари су помогли да се пилот ослободи. Преживио је прво „крштење“ на тиватском будућем летишту.^[3]

Неколико мјесеци касније, у трећем паду, Ђурановић је летио хидро авионом у близини сплитског архипелага, и тада му је изненада пукло управљачко кормило. И авион и пилот су постали беспомоћни. Летјење се наставило али укруг изнад острва Чиова и Марјана. У једном тренутку авион је понирао према мору и уронио у високе таласе а потом потонуо. Неочекивано су из хладне воде изронила два пилота и радио телеграфиста, и запливали према обали. О преживјелој посади након пада војног авиона писала је тадашња далматинска штампа. Јунак тога догађаја је био Антун Ђурановић.

Четврти случај догодио се у јесен 1937. године, када је Антун летио из Дубровника према Кумбору. Изнад Лапада мотор на авиону је заштектао и настало је узбуђење међу трочланом посадом. Преостало је једино да летјелицу изнад камењара усмјере према води. Током принудног слијетања крилом авиона ударају у један црквени звоник. Ударац их је одбацио, почиње стрмоглав пад који се завршава ударом о површину воде након чега се авион распао. Пилот Ђурановић са својом посадом срећно је изронио и одмах им је протекла у помоћ посада дубровачког реморкера „Спасилац“.

³ Можда је управо пад авиона којим је управљао Антун Ђурановић означио историјски биљег градње будућег аеродрома.

До почетка Другог свјетског рата пилоти југословенског краљевства обучавали су се на свим тадашњим југословенским аеродромима и војним полигонима и стицали знање и вјештину за најсложеније операције у случају рата. Ђурановић је тада сматран веома поузданим и храбрим пилотом. Доказ томе је одликовање које му је уручено на свечаности 16.априла 1940. године у Задру.

ПИЛОТ НДХ САБОТИРА БОМБАРДОВАЊЕ

На почетку Другог свјетског рата дошло је до расула Краљевине Југославије. Дио њеног војног ваздухопловства, онај са земунског и бањалучког аеродрома, листом је преведен у новоосновано Зракопловство НДХ. Њеним редовима је збројан и Антун Ђурановић, попут Фрања Клуза, Руди Чајевца, Бепа Крклеца, Зина Тањевића и других.

Антун Ђурановић је био приморан да задужи нови њемачки ловац. Размишљао је да напусти авијацију, иако је знао да не би могао да избјегне строгу казну као одметник. Међутим, ријешо је да искаже противљење датом наређењу Зракопловне команде. Одлучио је да прихвати пилотирање ратним авионом али да при том избјегне бомбардовање циљева партизанских колона и голоруког народа.

Очигледно је Которанин Антун-Анто Ђурановић схватио да се налази дубоко у осињаку. Непријатељи народа свуда у окружењу. Саботирао је наређено гађање циљева на земљи, сматрајући нехуманим да из ваздуха бомбардује недужне људе, старце и дјecu, па макар изгубио и свој живот. Ђурановић је упоређивао значење свог једног живота према стотину живота невине дјеце, које би поубијао. Ријешо је да свако лансирање бомби ка земљи намјерно „промаши“ циљ. Послије двадесетак дана надлијетања над партизанском територијом изнад Козаре и Приједора, у Зракопловној команди је примијећено да је његов учинак прилично јалов и окарактерисан је као „слабић“. Касније је био смијењен, и од пилота из ескадриле исмијан и јавно понижен. На крају је потпуно искључен из авијације. Умало није кажњен и осуђен на тамновање...Све се то догађало током прољећа 1941. године, при НДХ Зракопловној команди у Бањалуци и Загребу.

ПАРТИЗАНСКИ ОБАВЈЕШТАЈАЦ У РЕДОВИМА НДХ

Искључен из службе, препуштен сам себи, Ђурановић у Загребу, прољећа 1942. сусреће неке другове који су определијени из мла-

дости за хумане идеје слободе. Они Антуна савјетују да остане у НДХ при Школи за цивилну заштиту. Питомцима ове школе отворена су врата у свим усташким надлештвима до највећег ранга. Ђурановић је зналачки остварио контакт са загребачким комунистима и то у Генералштабу НДХ и остварила му се давнашња жеља да буде у вези са партизанима. Захваљујући прикупљању корисних података из Генералштаба, планских докумената које је потписивао Кватерник и врхушка Гестапоа, и прослеђивања партизанима на слободној територији, Ђурановић је постао врсни партизански обавештајац, један од најзначајнијих у центру НДХ и Гестапоа у току Другог светског рата.

Захваљујући подацима о кретању и снази усташких, њемачких, италијанских и домобранских јединица, чији је циљ био уништење партизанских упоришта, погибију је избјегло хиљаде бораца НОБ-а и голоруки народ. Тада су у Генералштабу НДХ прављени спискови људства и оружја, распореда јединица, разрађивали тактику о уништењу партизана и то све са циљем хитрог и изненадног препада и уништења.

Међутим Гестапоу није полазило за руком да обави напад и уништи противнике. Партизани су захваљујући шифрованим извјештајима Антуна Ђурановића увијек унапријед знали за намјеру и кретање њемачких или усташких снага. То је генералштабне официре НДХ и Гестаповце доводило до очајања-завладала би права пометња -усташке главештине су се хватале за главу а умови Хитлерових агента грозничаво трагали за извором из кога партизани добијају све „на длану“.

ОБАВЈЕШТАЈАЦ ПАДА У ЗАМКУ

Почетком новембра 1942. Бошковићева улица на Зрињевцу у којој је становао прикривени партизански обавештајац Антун Ђурановић блокирана је агентима специјалне Сигурносне службе Поглавника и то од самог улаза са машинкама на готовс до кровова на којима су била постављена митраљеска гнијезда.

Антун је затечен на спавању и по налогу који је, како му је саопштено, потписао лично Павелић, одмах је везан ланцима и под строгим контролом спроведен према Петричевићевој улици у злогласно мучилиште.

О Ђурановићу су тамничари послје рата свједочили да је подвргнут злокобним мучењима. Ређали су се подмукли ударци по глави и

тијелу обавјештајца. Био је тјелесно скрнављен, није више личио на себе. Целати су од Ђурановића очекивали признање за обавјештајни рад и по цијени његова живота захтијевали да им открије организовану мрежу комуниста који су филтрирани унутар Генералштаба. Међутим, ништа од тога. Бијесни очај сулудог понашања пренио се на Кватерникове људе и Гестапо, јер су били очигледно исмијани и немоћни злочинци.

Што је испитивање дуже трајало, извјежбани мучитељи су јаче притезали омчу око врата откривеног обавештајца. Један наредник из редова затворске управе оставио је биљешке о том злом времену пакла: „Над утамниченим сужњем, почео је нови линч, још страшнији и неиздржљив – налик на средњовековно вријеме инквизиције...шта је било спаљивање према овоме...а онда су металну шипку, зашиљену на врху, усијану са ватре, принијели изубијаном човеку и пекли најпре по табанима ногу а потом по раменима и прсима“. Слиједило је кршење ума и убадање ексера у отворене ране ногу и руку... Али Ђурановић је у највећим мукама остао свјестан...последњи блесак разума је остао упамћен: не одати никога. Умријети као родољуб у инат овим звијерима...

СУМЊИВО ЛИЦЕ НА КОТОРСКОЈ ПОСЛИЈЕРАТНОЈ ПОЗОРНИЦИ

Мучења које је Гестапо изналазио и Кватеринк користио доводили су многе југословенске патриоте до смрти. Један од ријетких који је преживио пакао у НДХ затворима од почетка новембра 1942. до средине октобра 1943. био је Антун Ђурановић.

Када се распала Павелићева НДХ, 1944.године, Антун Ђурановић, горостас изломљеног тијела, нечујно и тихо је допузао до ослобођеног Котора.

Послије ослобођења за Антуна Ђурановића у родном Котору настаје чудно, неочекивано понашање људи нове власти. Њему се упућују необјашњиви подозриви погледи, људи сумњају у његову нејасну прошлост и неочекивано почиње – његово поновно страдање.

У ствари, међу которским првоборцима је тада била присутна самовољна квалификација неког параноичног „камарада“, да је Ђурановић у току Другог свјетског рата био „НДХ положајник“. Таква квалификација је стављена под печат „строго повјерљиво“ и она се није могла измијенити или брисати. Ђурановићу је једино преостало доказивање са тешким посљедицама.

Антунови другови са ро-
бијашке кланице, комунисти
из Загреба, од који су многи
њих касније проглашени за
народне хероје, сазнали су
о немилости Ђурановића
и допутовали у Котор да
„невјерним Томама“ дока-
жу супротно. Потписали
су свједочење о Антуновом
паклу и прослиједили „на
знање которској, црногорс-
кој и савезној Удби“ због
чега је дошло до неког по-
вољнијег преокрета. Међу-
тим, и даље су се „другови“
из Мјесног одбора Котора према Ђурановићу понашали хладно и
крајње опрезно.



Antun Đuranović
kapetan avijacije,
prvi upravnik sletilišta u
Tivtu od 1957-1965
Istovremeno je bio i šef
kontrole letenja na aerodromu

Коначно, почетком педесетих година након јавно публикованих
доказа о патриотској улози Антуна Ђурановића у предратним и
ратним годинама Другог свјетског рата, херој биварехабилитован.

Ђурановић је од 1948. прихваћен у Ремонтни завод „Сава Коваче-
вић“, и до краја 1956. обављао је послове начелника поморско-транс-
портног одсјека. Међутим, као капетан авијације био је потребан
тиватском травнатом летјелишту и постављен је крајем 1956.године,
за првог његовог управника. На тим пословима је остао до 1963. го-
дине, уз обављање послова шефа аеродромске контроле летења.

У фељтону тиватског публицисте Шпира Рачете под насловом
„Партизански обавјештајац“ који је објављен у три наставка у „Побје-
ди“, децембра 1962. године, описана је трагична одисеја овог храброг
патриоте који никада није постао члан Комунистичке партије, али је
заузврат био непоколебљиви Југословен и свој млади живот је пону-
дио за идеје југословенског заједништва.

Часни новинар Шпиро Рачета је, поред осталог, написао књигу
о Антуну Ђурановићу, „Великани наше револуције“ али иста није
довршена, и потомци аутора Шпира Рачете увјеравају нас да је ру-
копису књиге, послје земљотреса 1979. загубљен траг. Нажалост...^[4]

⁴ Једина животна и трагична епопеја о Антуну Ђурановићу, сачувана код нас, коју на корист науке, и ми посједујемо)

Подгорички публициста и новинар Милорад Вујисић, описао је Ђурановићеву трагичну судбину у фељтону који је подгоричка „Побједа“ објавила у 12 наставака, почев од 8. августа до 24. октобра 1971. године. Један међу првим устаницима НОР-а у Црној Гори и народни херој, генерал Миле Милатовић је у својој књизи о ислеђивању Титових издајника Андрије и Олге Хебранг, који су и организатори убиства часног Хрвата, генералног секретара



Запамћен међу Тивћанима: учтив и наслијан

СКОЈ-а, Ива Лоле Рибара, описао је једно карактеристично испитивање бившег НДХ робијаша Антуна Ђурановића. Нажалост књига је штампана за ужи круг људи и није намијењена за јавност.^[5]

Јуре Стипан, часник НДХ и војник Титове Југославије, на страницама свог „Дневника – од 41-43“ описује Антуна Ђурановића, Црногорца из Котора који је боравком у Загребу, током 1941. и 1942. године, својим обавјештајним умијећем надмудрио све Хитлерове високе контрообавештајне официре и долазио у посјед драгоцјених података из Главног штаба Гестапоа и слао их партизанима.^[6]

Наши покушаји да нам помогну бокељски учесници Другог свјетског рата, Војо Бринић и Јосип Шенк да сјећањима искажу своја памћења минулих времена, нажалост нијесу успјела јер су своје документоване забиљешке похранили у Которском архиву и недоступна су за коришћење у овој деценији.

Остављамо у зајет младим истраживачима да наставе истраживање ове хумане литерално историјске грађе и расвијетле дешавања у вези Антуна Ђурановића. Овај родољуб заслужан је таквих подухвата.

⁵ Данас би била ослобођена идеолошких забрана, и молимо вас, ако је гдје сачувана, приложите је историјском фонду Боке Которске, или обитељској архиви Ђурановића, и њен прилог имао би велики значај.

⁶ Дуго смо трагали за тим документом. Тим поводом затекли смо се са аутором Дневника у Аустрији, истражујући тамошње архиве, али нажалост, до „Дневника“, партизанског послужбеног издања штампаног у Грацу није могуће доћи. Упућени смо на нову адресу у Загребу, али су странице ове грађе у Хрватској још увијек под ембаргом.

БОКЕЉСКИ ХИДРОАВИЈАТИЧАР ОЗРЕН ЂУКИЋ

До априлског рата 1941. године, 16 хидроавиона Југословенске Краљевске РМ било је усиђрено уз обалу малог залива Ораховца. 16. априла увече услиједило је саопштење о слому Краљевине. Требало се одмах опредијелити о даљој судбини људи и расположивих пловних и летећих објеката. Већина одговорних виших официра оданих отаџбини је била за то да се хидроавионима одлети из Боке у смјеру Средоземља а одатле према ратној флоти Савезника, која се супростављала њемачкој офанзиви у Сјеверној Африци.

Међу храбрим летачима који су сјутрадан 17. априла 1941. године, у групама одлетјели из Боке которске био је млади поручник авијације Озрен Ђукић, одважни пилот кумборске хидроавијације.

Било је познато да је овај млади краљевски пилот у хидропланској команди у Кумбору био веома привржен и одан краљевској династији. Он је био пилот који је одмах послје бомбардовања југословенске престонице запажен у пратњи авиона који су превозили „краљевску благајну“, најприје од Београда до никшићког травнатог аеродрома Капино Поље. За командама ваздухоплова био је и другом приликом када је дио краљевског злата у полугама од бањичког летишта превезен све до тиватског залива. У то вријеме, бококоторски залив је представљао базу „позлаћеног“ залива на Јадрану. Неколико спакованих дрвених сандука блага је одмах склоњено у једном сувом бунару у Херцег Новом и ту се чувало док је нису преузели људи из краљевог окружења по наређењу бригадног генерала Боривоја Мирковића и измјестили близу Никшића.



Озрен Ђукић као пензионер у САД



Хидро извиђач „Рогожарски СИМ XIV“ у Кумбору

Пилот Озрен Ђукић је краљеве сандуке златника и новца, пратио из тиватског залива до Никшића гдје су смјештени у близини аеродрома Капино поље одакле су их накнадно преузели чланови посаде авиона краљевске авијације „Дорниер 17К“ који су ужурбано обављали даљи превоз према Грчкој и Енглеској.

Срчано одан домовини, Озрен Ђукић је заједно са још четворицом пилота напустио Боку которску и одлетио за Порт Саид. Примљени су у редове савезничке авијације и учествовали у свим ваздушним биткама на Средоземљу против њемачких и италијанских снага, до краја 1943. године.



Љубо Шабовић са пријатељима у САД, 1970.

Све до почетка 1944. године, Ђукић је остао у британским камповима РАФ-а на Сјеверу Африке и дочекао крај Другог свјетског рата као храбри ваздухопловац на страни савезника, уз бројне медаље и почести.

Иако му је нуђено да послје рата остане у ваздухопловним снагама нове Југославије, Ђукић се одлучује да отпутује у САД. Настанио се у Лос Анђелесу, на 62/55 Меридиан стриту. Због насталгије према многим својим погинулим друговима, пилотима у Другом свјетском рату, Ђукић је одлучио да више не лети, да заувјек напусти авијацију. Прихватио се хуманитарног посла помажући породице многих избјеглица из Југославије - досељеника у Америку.

Дозвољено му је од стране америчких власти да своју плодоносну хуманитарну активност обавља као представник цркве Христовог спаса у Лос Анђелесу и околине.

Озрен Ђукић, бивши краљев пилот и вјешти летач југословенске хидро авијације, био је свуда уважаван, увијек хваљен и веома поштован од наших исељеника и америчких власти у Лос Анђелесу.



Зита Перушина – Ђурковић у САД 1970.

Преминуо је 2002. године и по жељи сахрањен у Лос Анђелесу, у својој другој домовини.

Током истраживања о овој теми срели смо се са веома занимљивом Одисејом једне стасите Бокељке из Тивта. То је била згодна и шармантна Зита из тиватске породице Перушина. Они су између два свјетска рата посједовали куће и радње у близини касније подигнутог хотела Мимоза. У кругу обитељи саграђена је једна богомоља која је и данас препознатљива и преживјела је вјекове. Тивћанка Зита Перушина је била супруга храброг хидроавијатичара Славка Ђурковића, блиског рођака народног хероја Николе Ђурковића.^[7]

⁷ Захваљујемо Новљанину Љубу Шабовићу који је сјећајући се пута по Америци седамдесетих година, изнио ово свједочење.

ЗАКЛЕТВА ШИМА - МИМЕ КРСТОВИЋА



Шиме (Мима) Крстовић, пуковник-пилот

Крстовић Илије Шиме, је остварио своју давнашњу партизанску жељу и испунио животни циљ – постао је пилот у чину пуковника. Од „малих ногу“ осјетио је терет животних недаћа, оскудне окућнице, остарјелих маслињака и јалових брежуљака родне Мажине у подножју Врмца. О његовим летачким и животним путевима говори репортажа тиватског новинара Синише Луковића.

“Бићу пилот!”-ова одлука родила се почетком тридесетих година прошлог вијека у глави шестогодишњака,

Тивћанина Шима Мима Крстовића који је задивљено разгледао огроман број показивача и инструмената у кокпиту једног од ваздухоплова у потпалубном хангару британског носача авиона “Глориоус”. Мали Мимо данима је молио оца да га одведе на тај брод који се својом величином истицао међу неколико других моћних енглеских ратних бродова ескадре која је дошла у званичну посјету Краљевини Југославији и усидрила се у Тиватском заливу. На палуби “Глориоуса” малишан је привукао пажњу неког британског официра-пилота који га је онда посјео у кабину авиона и тиме дефинитивно промијенио Шимов живот.

“Авиони су ме од тада опчинили, па чак касније за вријеме Другог свјетског рата уопште нисам бјежао попут осталих мјештана када је италијанска авијација бомбардовала Тиват, већ сам задивљено зурео у небо и посматрао авионе.”- испричао је 2004.г. у перо Луковићу пензионисани пуковник ЈНА Шиме Крстовић.

Због немаштине, отац након рата Шиму иако је овај био изузетан ђак, није могао плаћати превоз бродом до Котора гдје је младић већ завршио три разреда гимназије па се Мимо морао посветити



Шиме Крстовић на једној војној вјежби

Морнаричко-индустријској школи у Тивту гдје се 1948. запослио у војном бродоградилишту Арсенал. Шимова жеља за летјењем међутим није попустила па се младић одлучио да “трбухом за крухом” оде у Београд гдје је следећих неколико мјесеци спавао у вагонима на “Дунав станици”, издржавао се искрцавајући при Студентском центру УНРА-ине пакете са храном, а у Земуну је учио завршни разред вечерње Гимназије јер без дипломе средње школе није могао ни помислити на пријем у толико жељену Ваздухопловну академију.

Упорност младића из Тивта није знала за границе те је тако једног дана закуцао на врата канцеларије пуковника Бобнара Станеа, начелника Кадровске управе Ратног ваздухопловства.

“Донесите му униформу. Од данас ће овај младић бити код нас, не смијете му давати никакве задатке - само мора да учи и да заврши школу.”- ријечи које је стари шпански борац, пуковник Стане упутио свом ађутанту показујући му на Шима, биле су музика за Мимове уши, остварење његовог животног сна па се хуманом старом официру у наредних девет мјесеци одужио марљиво учећи и завршивши гимназију са одличним успјехом. Услиједио је потом вишедневни исцпни љекарски преглед, а Станеова порука “Бато, прошао си” одушевљеног Мима довела је 1949. године у Школу активних официра авијације у Земуну.

ИЗВИЈАЧКИ ЛЕТОВИ ТИВАТСКОГ ПИЛОТА

“Пуковнику Станеу сам неизмјерно захвалан јер да није било њега тешко би се остварио мој животни сан. Колико је то био хуман човјек говори и чињеница да ми је приликом уписа у Школу казао да ће ме пратити у цијелој мојој каријери док не постанем капетан прве класе што се стварно и догодило, па смо се наредних година доста пута сретали по војним аеродромима широм бивше Југославије.”- са сјећом прича пуковник Крстовић. Услиједиле су три године школовања у Панчеву и Мостару и први самостални летови младог Тивћанина на школским авионима типа “аеро 2” и “212”. Прву службу потпоручник Крстовић добио је на аеродрому Ниш у јединици наоружаној легендарним руским клипним авионом из Другог свјетског рата - јуришником “иљушин Ил-2”, популарним “штурмовиком”. Након тога Мимо је летио још један славни авион из арсенала тадашњег СССР-а, клипни ловац “ЈАК 3” а онда је 1955 завршио преобуку на исто тако врло познати амерички клипни ловац “П-47 тандерболт” јер се Титова Југославија послје историјског “не” Стаљину у војном смислу окренула западним савезницима. Са тим великим ловцем другог акционог радијуса Мимо је доживио и прву пилотску незгоду - на 4 хиљаде метара изнад Краљева избио је пожар на “тандерболтовом” мотору али је присебни млади пилот успио да спаси себе и ваздухоплов и принудно слети на нишки аеродром.

“Једном приликом ми се десило да сам вукући авионом мету на којој су вјежбали други ловци, добрано ушао у ваздушни простор Бугарске на срећу без посљедица. Након петнаестак дана један бугарски пилот је са својим “јаком” залутао и слетио на наш аеродром у Нишу, а мени је командант у шали рекао “Крстовић, ево ти колега, иди га поздрави!”- присјећа се стари пилот романтичнијих времена када се такви “инциденти” нису издизали на државни ниво, већ би пилоти нахранили и освјежили залуталог колегу који би уз поздрав потом одлазио “своме јату”. Крстовић је 1957. послат на преобуку за млазне авионе па је летио на школском “Т-33”, а потом је сјео у кокпит модерног америчког ловца “Ф-84 тандерџет”. Три године касније прелази на загребачки аеродром Плесо у извиђачки пук а онда у руке добија супериорну летачку машину - надзвучни и изузетно модерни амерички ловац “Ф-86 Д сејбр” којег је летио до 1967 године. Тада је послат на преобуку за нови и моћни ловац - руски “МиГ 21” са којим је у Батајници направио тек неколико летова када је стигла наредна о прекоманди у Мостар у посебну ескадрилу за извиђање над морем и поновно у кокпит “тандерџета”.

“У Мостару сам доживио један од најтежих тренутака у каријери када ми је приликом тренажног лета са једним потпоручником у олујној ноћи отказао генератор на авиону “ТВ-2”. Знајући да на струји из акумулатора можемо летјети још само 15 минута одмах сам окренуо авион ка аеродрому али је тамо, по наредјењу команданта пуковника Бранислава Радивојевића, био искључен тзв. дозивач који би нам омогућио оријентацију у мркој ноћи. Инструменти су били у потпуном мраку, киша је лила као из кабла али сам онда срећом спазио свјетсла града и контуре писте што нам је омогућило слијетање. Кад се авион зауставио на писти, остали смо потпуно без струје и мотор се угасио.”- присјећа се Крстовић епизоде изазване међусобном нетрпељивошћу са тадашњим командантом пуковником Радивојевићем који га је као свог помоћника за летачке послове те олујне ноћи приморао да узлети иако за то није било никакве потребе. Сутрадан по овом инциденту командант Ратног ваздухопловства смјенио је пуковника Радивојевића а тадашњи потпуковник Крстовић који је у међувремену завршио и Високу командно-штабну школу, наставио је каријеру као пилот-извиђач на авиону “јастреб” на високо ризичним летовима визуелног и аеро-фото извиђања над морем као и у ваздушном простору земаља из окружења тадашње СФРЈ.



„Јастреб“ РВ ЈНА

“То су били веома опасни летови. Бришућим летом великом брзином на висини од само 20 метара над морем летјело се до копна сусједне државе а онда над њеном територијом пратећи линије далековаода јер због струје снопови осматрачких радара који контролишу ваздушни простор, у околини далековаода нису баш најпрецизнији.”- прича Крстовић уздржавајући се да и након 30 година саопшти више детаља о својим извиђачким мисијама изнад околних држава. Издваја ипак једну симпатичну згоду која говори да су странци, баш као и

наши тада добро знали ко и када од пилота “са супротне стране” лети у извиђачке мисије.

“Једном приликом ноћу сам летио изнад Јадрана ка Отранту кад ме је љубазни глас у слушалицама радија поздравио на италијанском језику. “Добро вече господине пуковниче. Гдје идете?”. “Добро вече и Вама. Ја знам гдје идем али за Вас сам то заборавио!”- одговорио сам и искључио радио преко кога ме звао дежурни оператер у НАТО Обласној контроли лета у Напуљу.”- присјећа се стари пуковник кога ни бројне друге високе дужности које је добио или су му нуђене у остатку активне каријере до 1981. када се пензионисао нису могле одвојити од авиона и активног летјења.



“Летјење се мора вољети а пилоти су специфична социолошка група међу којом влада фантастично другарство, разумијевање и солидарност.”- резимира човјек који у 29 година активног крстарења по небеском своду има преко 4 хиљаде сати налета у ратним авионима, што одговара дупло већем броју налета у цивилном ваздухопловству.

Враћајући се једном приликом са задатка над Отрантом Крстовић је летио изнад мора пред улазом у Боку гдје је на познатој позицији, рибарској “пости” Лега примијетио неколико рибарских чамаца. Претпостављајући да међу њима мора бити и Тивћана, одлучио се спустити и изблиза погледати па је нагло обрушио авион према баркама што је уплашило рибаре који су, мислећи да се овај руши, поскакали у море. Недуго потом Шиме је дошао на одмор у Тиват и свог рођака Пера који иде на рибане онако успут упитао има ли, односно лови ли се риба.

“Ма слабо богами”. - по обичају сваког правог рибара одговорио је овај на што се Шиме зачудио: “Како то, а ја сам чуо да на Легу има толико рибе да сте за њом у море скакали и рукама је у барке убацивали!”. Тек тада је Перо схватио да га је управо рођак у авиону натјерао на непланирано купање на отвореном мору.

Незаобилазан, можда и одлучујући фактор у атрактивном животу пилота Шима Крстовића била је његова супруга, Милица са којом се упознао и вјенчао 1953 године у Нишу.

“Њена фасцинантна интелигенција и љубав коју је гајила према мени и породици често ми је била одлучујућа помоћ у тешком и одговорном послу којим сам се бавио. Бити супруга војног пилота, живје-

ти са тиме да не знаш гдје је он, што ради и да ли ће се уопште вратити, је невјероватан терет са којим се моја жена на себи својствен начин изванредно носила увијек ме подржавајући и пратећи. Стога нисам ни могао одбити њену молбу да се 1981. пензионисем иако су ми нудили нови положај и у перспективи чин генерала. Осјећај да имам дужност према њеним стрепњама, страховима али и разумијевању којим је пратила честе наше селидбе по Југославији и 29 година мог летјења, определијелио ме да је послушам.”- резимира пуковник Крстовић један посебан супружнички однос који најбоље потврђује чињеницу да иза сваког успјешног човјека стоји жена.

ТУЖНА МЕЛОДИЈА МЛАДОГ ПИЛОТА СТАНКА БИГОВИЋА

Прва сазнања о братству Биговићи сачувана су у фонду Државног архива Црне Горе на Цетињу: „ У никшићкој постојбини знаменитих предака, у окружењу цркве Мала Госпојина у Кобиљем Долу у Цуцама, настанили су се почев од XVII вијека Биговићи, који воде раније поријекло од старих херцеговачких српских племена“.

Бокељски публициста Лазар Ј. Дробњаковић у књизи „Рисан и старе рисанске породице“ упућује нас даље у постојање братства Биговића у Боки Которској.

Бокељски залив вјековима чува љепоту својих хриди и чудесно прикрива овоземаљске тајне. У њеној природи се од раног пролећа до позне јесени низ каменита брда разливају блиставе боје и мириси оморице и мора.



Станко је зрачио скромношћу и добротом

Рисан и његова знаменита увала је драгуљ Боке окружен каменим висовима. Био је некада велики и богати антички град. У њему су постојала састајалишта ратника и хајдука, сидриште морепловаца и љетњиковци царева који су користили природне благодети и изворе љековите воде. Са ових пристанишних обала отпловио би млађани свијет у далека пространства.

У једној од староградских камених кула у Рисну, са „врха Габеле“, у колијевци старе југословенски опредељене, устаничке, рисанске породице Биговић, 1934.године родио се Станко. Родитељи Јово и Софија су поред сина имали и двије кћерке Даницу и Смиљу и гајили су давнашњу жељу да дјецу, кад порасту подуче традиционалном породичном умијећу, угледних угоститеља.

Старији Ришњани памте да је Станко као допадљив дјечак а потом омиљен момак стаситог изгледа, исказивао жељу за дружењем са старијим вршњацима. Пошто је завршио которску гимназију одлучио је да настави школовање за војног пилота. Теорију ваздухопловне обуке је најприје упознао у Мостару. Вишу ваздухопловну академију завршио је у Задру 1954.године, да би своје летачку каријеру наставио у Словенији. Станко је, за неколико мјесеци летјења на војном школском аеродрому у Церкљу стекао храброст самосталног летјења ловцима „Тандерболт“ (Republic F-84 Thunderjet) и „Сејбер“ (North American F-86 sabre). У једном писму са летачке обуке у Словенији, млади пилот је сестрама Даници и осмогодишњој Смиљи описивао љепоте летјења небом над Похорјем. Обећао је да ће их изненадити кад се авионом појави изнад родног Рисна да га сви могу видјети...

Почетком априла 1955. године, Станко је добио наградно одсуство и стигао у родни град код родитеља. Из забиљеженог рукописа, на пожутјелим странама дневника који је водила старија сестра Даница, сачувана су нека сјећања.

„Априла, 1955. пред Ускрс, стигао нам је Сташо. Одлучио је да његов двадесети рођендан прославимо заједно. Лијепо је изгледао: висок, згодан и стасит у прелијепој униформи. Сташо је одлучио да одмах помаже оцу у пословима а мајци је упућивао топле ријечи, мене је љубопитљиво запиткивао да ли имам момка и молио ме да га с њим упознам, а млађој Смиљи обећавао да ће с њом полећет авионом... био је као увијек уљудан, али и веома брижљив, посебно раздраган као да је наговјештавао да ће то бити наше последње прољеће...

Тога прољећа загледао се у дјевојку Росу из Увале перашке...Смиљу је наговорио да јој однесе једно писмо. Сташо је од те дјевојке добио једну слику и носио је у њедрима као амајлију. Заједнички дани су брзо прошли и морао је да се врати у јединицу. Спаковао је своје

ствари као да му се није ишло...При одласку дуго смо били у загрљају, необјашњиво...плакали смо као дјеца, мајка Софа највише...”

Млади пилот југословенског Ратног ваздухопловства Станко Биговић отпутовао је ујутро, 29. априла 1955. године, из Рисна за Словенију, најприје аутобусом, потом возом до Загреба. Наставља до Брежица

како би стигао до аеропланског полигона у оближњем Церкљу, на коме је службовао.

Станко је често долазио у Брежице, да у тамошњој пошти упућује писма родбини. То вече, 24 јула, Брежице су изгледале снужене у влажној сумаглици. Воз из Загреба је са извесним закашњењем стигао на станицу. Међу приспјелим путницима из жељезничких вагона Станко је очекивао дјевојку и узгред препознао неколико својих другара авијатичара.

На узаним прелазима који користе путници, мноштво пролазника, метеж и журба путника а вечерњавидљивост знатно смањена. У том часу уз манервисање неке локомотиве, једино се чуо пискави звук.

Станко је пролазио означеним простором преко утабаних прагова пруге и није чуо пиштаљку жељезничара. Једна захуктала парњака безглаво је јурила и муњевито прошла станицом. У незадрживој брзини воз од Јесеница према Загребу је ударио младог поручника и нанио му фаталне посљедице. Те ноћи настало је велико узбуђење у Брежицама. Хитали су људи да укажу помоћ, али нажалост младом поручнику авијације се није могло помоћи. Био је мртав на лицу мјеста. Војни љекар војне поште 7525 из оближњег Церкља, Марко Кнежевић, на мјесту несреће, констатовао је: „Fractura multiplex sum. Conguassatone cerebri...”^[8] На жељезничкој станици у Брежицама, 24.јула 1955. године, у 20.30 часова, трагично је погинуо млади



Брежице, мјесто погибије младог Биговића

⁸ Познати тиватски специјалиста интерне медицине др. Зоран Кличковић објашњава: „да се ради о вишеструком прелому главе са нагњечењем мозга“.

ваздухопловни поручник ЈРВ Станко Биговић. Заувијек прекинута једна младалачка мелодија. Несрећна и неочекивана.

Са полигона у Церкљу Команда војног ваздухопловства приредила је достојанствени испраћај. Уз заставе на пола копља одјекнули су плотуни а потом пред постројеним јединицама говориле су високе војне старјешине и Станкови другари.

Надлежна Команда аеропланских јединица организовала је пренос посмртних остатака поручника Биговића из Словеније до породичне гробнице у Рисну на мјесном гробљу манастира Бања, посвећен св. великомученику Георгију Побједоносцу.

На сахрани бокељског пилота у Рисну, 27. јула 1955. године, према „Гласу Црногорца“, пред мноштвом грађана, од пилота Биговића се, међу осталима, опростио његов блиски пријатељ, мајор авијацијског пука, Рајо Јокић, искусни ваздухопловац родом из Горњег Полимља. Запамћене су његове ријечи: „Млади пилот Станко Биговић је био



Рисан

један од ријетких који је са поносом изражавао велику љубав својој мајци, родном Рисну и црногорском поријеклу..“

Лист југословенских ваздухопловаца „Крила Армије“ од августа 1955. године, доноси у рубрици „Из наших јединица“ вијест о погибији младог авијатичарског поручника Станка Биговића, док Југословенске жељезнице у свом „Билтену“ са почетка 1956. године, преносе за јавност, „скраћено“ мишљење стручне комисије о утврђивању узрока несреће поручника Биговића.

У жељи да методом упоређивања сазнамо истину о узроцима настрадалог пилота Станка Биговића обратили смо се на адресу два поуздана извора. Најприје смо упутили писмени захтјев начелнику Управе за односе са јавношћу у Министарству одбране Србије, који је уз срдечно разумијевање за „случај пилота Биговића“ обећао да ће предметни захтјев прослиједити старјешини архивске грађе у Жаркову. И чекало се...23 дана је сазревало оно наше „тражи се-наћиће се“.

На крају, принуђени смо да ово изнесемо у јавност, (присјетимо се оне наше некадашње југословенске моћне војне творевине, снаге, ума, дисциплине и ауторитета, под чијим се окриљем баштинило часно слово о авијатичарима армије. Шта је све данас преостало...). Након три седмице ургирања из надлежне Војне архиве сабрани су резултати ипонуђен нам је, на четвртини странице: нечитак запис, или мрвица доказа-само толико, „о Биговићу који је страдао у Брежицама“. Нема ријечи под којим је околностима страдао војни пилот, о узроцима несреће и посљедицама које су настале.

Боже повјеруј колико је дуг списак надлежних да одобри преглед архивске грађе, „дешавања од прије пола вијека унутар војних команди српске војске“.

Истовремено, обратили смо се Министарству одбране Републике Словеније, истим захтјевом: Гле ажурности?! Вјерујте нам, у року од 24 часа смо добили тражене податке, писмено, читко, јасно и поуздано.

Али зачас занемаримо све то...допишимо на крају да бокељски пилот Станко Биговић почива у спокојству уз своје најмилије, на хриди морске пјене рисанског залива под хладовином разгранатих оморика и мириса ружичастих бокора олеандера.



СТОЛИВ ЈЕ ИМАО СВОГ ПИЛОТА



Марко Миховић је управљао америчким „Тандерцетом“

Столив је приобална варошица надомак Пераста и Прчања, сидриште рибарских барки из које су испловљавали морнари ка готово свим меридијанима. Али то не заокружује историјску слику овог симпатичног приобалног мјесташца са неколико угодно увучених залива. Постоје два препознатљива обиљежја. Једно, једино у вјешто његованим вртовима Столива бујно успијева јарко црвена камелија, богомдано уздарје заљубљених

дама. Други контраст је кад зачну први пупољци камелија, догоди се да изненадно стегне мраз и слегне хладна заливска бура, звана „рисанка“ те заледи приобални појас слане морске воде, риједак феномен познат једино поморцима у норвешким фјордовима.

Колоритну разгледницу овог мјестаупотпуњава и сазнање да је Столив поносан да је међу својим житељима имао и једног храброг pilota Марка Миховића. Ено изнад, у подножју Врмца, под густим крошњама лаворике, трешања и кестена, стоји очувани олтар цркве и бројних кућа Горњег Столива (*Stolivo superiore*).

У једној од камених утврђења, у близини цркве св. Илије, родио се Марко Миховић. Био је најприје радник у Морнаричком заводу „Сава Ковачевић“ у Опатову код Тивта, као ВКВ финомеханичар. Постаје стручњак артиљеријског наоружања, познат и тражен свуда.

Међутим, Марко је маштао да управља летећим направама. Приликом регрутације исказао је ту жељу. Тада јестручни војни тим међу којима је био и психолог Паво Сингер упутио младог Бокеља да се оспособљава за авијатичара у Школи резервних официра при новосадском корпусу. Послије двије године војне теорије и летачке обуке, Марко Миховић је положио све предвиђене испите. Лети најприје двосједом „Утва“ а затим дотрајалим америчким „Тандерцетом“.

У резервном саставу ескадриле под командом пуковника Смајића, Миховић је одређен да као пилот на „берки“ помаже завршној вјежби

„Корнат“. Тада је успјешно показао стечено искуство, храброст и вољу за напредовањем.

Према истраженој грађи Државног архива у Дубровнику, о летачима у реону Задра, Мостара и Боке Которске, налазимо у регистру XIV-321.11.вд: „Стручни дио Штаба јавно је упутио похвалу Марку Миховићу из резервног летећег састава за допринос који је несебично показао“.

На страници војног часописа „Крила армије“ шездесетих година, налазимо репортажу Тибора Керваса у којој је описано „пробно летјење“ которског pilota Марка Миховића на једном војном авиону од Новог Сада до Панчева. Тада је Миховић репортеру листа износио жељу као животни сан да ће од својих старјешина тражити одобрење да полети за своју Боку Которску и да својим мјештанима у Столиву покаже да је достојан летачког умијећа и храбрости...Међутим, немамо података да ли је Марку Миховићу испуњена жеља...

Потомци Миховића, синови Ромео и Глигорије, поносни су на свог часног оца али и једини дужници да уз помоћ грађана овог мјеста, подигну спомен обиљежје, једином пилоту Столива.

То је за очекивати.

БЕСПРИЈЕКОРНИ АВИЈАТИЧАР ЗВОНКО НИКОЛИЋ

Разговорљивог, дичног грађанина Горње Ластве, најстарије насеобине источног залива Боке Которске, Звонка Николића, сусрећемо у разгледању породичног албума сачуваних докумената и фотоса – летачких успомена.

„У слободарском Тивту, у Титово вријеме моје младости, све што би човјек пожелио, уз мало труда, остварио би до висина... Жеља ми је била да једног дана полетим у небо над родном Лаством,



Звонко Николић - „Да полетим изнад моје Ластве“

да слободно лебдим као птица, и одозго, много височије од најузвишенијег врха Врмца, св. Илије, посматрам лијепу Боку Которску...

„По својој жељи и наговору другова, пријавио сам се у Мостар на школовање за војну авијацију...била је то 213. класа, у вријеме када је командант ваздухопловног дивизиона био генерал Енвер Ђемаловић, строг и правичан војни старјешина..

Теоретску и практичну обуку за пилота стекао сам на мостарском полигону Ортијеш крај Неретве. У почетку, летјели смо са инструктором летјења у школском двосједу „Аеро-

2“, а потом, сјећам се као да се данас догађа, када сам оно пријеподне над Мостаром полетио и самостално управљао авионом „ЈАК-9“...

Тада сам био награђен медаљом за дисциплинованог и доброг пилота. Касније, као пилот војног ваздухопловства био сам прекомандован на аеродром Ниш. Старјешине су ме задужиле да летим на школском авиону „Тандецет Ф-84 Г“ америчке производње.

Сјећам се мојих пилотских вјежби на многим јадранским аеродромима. Једном сам одређен да изводим „циљно гађање“ на старом словеначком аеродрому у Церкљу близу Брежица. Чинило ми се да сам постао неустрашиви пилот за подвиге, као онај Француз Пјер Клостерман, о коме сам читао да је током Другог светског рата постигао стотинак ваздушних побједа и завриједио највиша национална одликовања...

Послије извјесног времена унапријеђен сам у чин потпоручника-пилота и тада сам због здравствених разлога застао сматрајући да је за мене довољно...”

Звонко Николић је наставио службовање у војсци. Истиче да је био у обезбјеђењу Јосипа Броза приликом

предсједникових посјета Котору и Тивту. Тада је награђен од Јосипа Броза Тита за мирнодопске заслуге.



Упамћен је као добродушан, разговорљив и насмијан

Био је и одговорни војни стручњак за систем веза. Дуго је био старјешина Центра за узбуђивање при војној команди у Тивту све до заслуженог пензионисања. Тада је Звонко Николић почаствован Златном значком Цивилне заштите. Младим авијатичарима Звонко Николић је поручио „да више уче, вјежбају и воле своју земљу“. Својим Тивћанима, Звонко Николић упутио је прегршт жеља да љубављу живе у миру и благостању слободе и праведности.

АВИЈАТИЧАР И ПУБЛИЦИСТА ВАСКО КОСТИЋ



Васко Костић у кокпиту авиона Аеро 2 са колегом испред авиона

И данас у осмој деценији живота, у друштву саговорника, очекиване су шале, анегдоте, досјетке, и приче тиватског публицисте Васка Костића. Иако је рођен у знаменитом граду на Неретви, о којем су изнедрени најљепши изливи тананих љубавних уздисаја, небеских чари и туге срца, Васко се од тада до данас, не осјећа Мостарцем. За њега је праједовска баштина Костића, Кртоли, постала и остала благословена ризница. Са њених икона и записа, умни Васко Костић истражује,



Васко Костић, авијатичар, 1950.

проналази, обликује, усавршава и ствара приказ прохујале прошлости да очува истину.

Као запажени активиста Народне технике у послеријатном Котору, Васко Костић, је завриједио мјесто за упис у Школу спортског ваздухопловства. Након здравствених предуслова, надлежна војна команда у Земуну одобрила је да се упише у Савезну пилотску школу у Руми. Постао је пилот моторног спортског

ваздухопловства, пилот једриличар ...

„Летио сам на једрилицама „Ждрал“, „Чавка“, „Јастреб“, које су коришћене за обуку младих пилота у југословенским аероклубовима и на војним полигонима. Кад сам полетио авионом „Тројка“ – чинило ми се да освајам космос....

У међувремену, постао сам члан београдског Аеро клуба и добио подстицај да упишем Школу резервних војних фицира. Тада сам летио на војним авионима Аеро-2 и Аеро-3. То су школски авиони за обуку, једносјед и двосјед, произведени у домаћим фабрикама, београдском Икарусу и земунском Змају.



Васко Костић, капетан-пилот ЈНА

Незаборавна су полијетања и слијетања на аеродромима Мостара, Голубовцима код Титограда и Сајлову код Новог Сада, Далмацији, логоровање у Невесињу... Тада сам озваничен као водник прве класе – летач.

У најљепшем сјећању остале су оне младалачке године када сам као летач над војвођанским небом, у допадљивој плавој пилотској униформи плијенио погледе дјевојака.

А ми смо били враголани, допадљиви, жељни љубави, склони шалама...”

Васко Костић је поносан на летачка остварења, на своје

старјешине, југословенство које је оставило дубок печат тој новостасалој генерацији Југословенске народне армије.

„Током шездесетих година добио сам своја авијатичарска знамења. За мене су то докази поштеног труда и несебичног залагања за добробит отаџбине. Послије неколико година учења и летјења, заслужено сам стекао звање резервног капетана југословенског ратног ваздухопловства...“

На грудима Васка Костића засијала је значка pilota Југословенског ратног ваздухопловства- „Сребрна са позлатом“. То је први ванредно заслужен трофеј овог бокељског pilota.

Васко Костић је уз ваздухопловство изучио кибернетику, постао инжењер и његово престижно стручно образовање применљиво за ширу техничку базу и ваздухопловство, обезбиједиле су му услове да може обављати послове контролора лета. То је иста она одлика Костићевих активности када се педесетих година показао активистом Народне технике, и идејним креатором оснивања Аеро клуба у Тивту.

Техничар и инжењер, pilot и капетан, публициста Васко Костић заслужује да се о његовом стваралачком лику нижу слике памћења.



„Сребрна са позлатом“ заслуга
Васка Костића



Васково уговарање рандевуа са дјевојком
(карикатуре Десе Глишић)

ХУМАНИТАРНА „ГАЗЕЛА“ МАРКА ЗОРНИЈЕ

На прагу пете деценије са обиљем драгоцјеног животног искуства, знања и снаге, Марко Зорнија, житељ Шкаљара, ужурбано корача ка висинама.. Тек што је навршио двадесет година, септембра 1983. године, одлучио је да се обучава за пилота. Послије прва четири семестра Војне ваздухопловне академије у Задру постао је пилот ловаца, „галеба“ и „јастреба“, поноса југословенске војне авијације.

Нијесу то више били дјечији снови угледног и стаситог младића из Шкаљара већ смјело успињање у тајновите и ризичне висине оспособљеног летача војних млазњака.



Храбри Которанин Марко Зорнија, витез небеских висина у кокпиту „Галеба“

Младачачки занос и авијатичарски понос ове специфичне професије Марку Зорнији улиле су посебну топлину у души. Раздраган и полетан прелијетао је врхове високих планина, попут Велебита и Дурмитора, дубоко уклесане ријечне кањоне Таре, брзак Дрине и валове Сутјеске, надгледао шумовите пропланке, цвијетна села и засеокe, равнице и градове. Свему се дивио и заносио... Пропињао би се на велике висине и обрушавао, пробијао кроз олујне облаке и допирао до сунца, маневрисао уз слободне акробације и строге команде...полијетао са загребачког аеродрома Плесо и слијетао на Медошевцу код Ниша, Голубовцима код Подгорице... Све до једног дана када се одлучио да уз допуну летачке обуке постане пилот „Газеле“ и хеликоптера МИ-8.

Млад, знатижељан и омиљен, Зорнија је унапријеђен за мајора војне авијације, успјешно савладао обуку и стекао све лиценце за инструктора летјења. Иза њега је стечено искуство а пред њим програм обуке младих авијатичара. Учио је младе питомце летјењу.



Капетан пилот Марко Зорнија у кокпиту „Супер Галеба“ пред полијетање

Летјење је сложен аеродинамичан процес и уз урођену храброст захтијева велику упорност за стицање знања којим се допире до свих тајни летења... А оне се стичу доживотно. Једном се догодило да је опонирао свом команданту авијације. Прије полијетања изложио је свој начин „пробоја“ и током летјења успјешно обавио задатак. По слијетању тај исти командант, генерал авијације, пришао је вођи ваздухоплова, мајору Зорнији и честитао на рационалном рјешењу задатог летјења.

ХУМАНЕ АКЦИЈЕ СА „ГАЗЕЛОМ“

Сарадња војне авијације са Аеро клубовима и Ауто мото савезом Југославије нудила је међусобно испомагање и акције спасавања. „Јуна 1988. године, јављено нам је из АМС Скопља, да се десила прометна несрећа у кањону Струмице“. Војска је интервенисала и захваљујући Марковом пилотирању „Газелом“, евакуисано је и спасено шесторо теже повријеђених. Они су превезени до скопске болнице, а животи су им спашени.

Марку Зорнији је остало упамћена спасилачка мисија са карауле у подножју Ђеравице (2540 м). Било је то зимско доба кад су граничари запали у снијегне намете. Приликом слијетања „Газеле“ на простору близу карауле: хладноћа, дубоки снијег, слаба видљивост,

снажан планински вјетар ломио је све пред собом... Посијле неколико покушаја, једва је посади успјело да чеоно зароне у наносе снијега. Спашено је неколико војника. А потом је посади хеликоптера одато заслужено признање.

ПОСЛИЈЕ ЛЕТЈЕЊА – СПЕЛЕОЛОГИЈА

Готово деценија Зорнијиних година летјења у команди Југословенског Ратног ваздухопловства... Све до трагичне 1992.године.

На државном грбу АВНОЈ шест бакљи је са поносом уједињено, пола вијека сагоријевало и на крају, захтјевом страних егзекутора, заувјек згасло. Остатак је сабиран и одузимањ...

Марку је понуђен скок са висине без падобрана и он се вјешто „катапултирао“ и нашао себе међу људима који се баве спелеологијом. Диван је то осећај летјења плавентилом неба али занимљиво је истраживање пећина у крашким теренима. Марко Зорнија је постао члан поносне никшићке „Горске службе спаса“ и спреман да поново закорачи у висине.

ГРБАЉИ СЕ ПОНОСЕ ПИЛОТОМ РАДАНОВИЋЕМ

Са ловћенског видиковца, осматрајући према западу, урањају Сунцем позлаћени обронци у море. То је пространа и валовита, плодна грбаљска зараван Боке Которске, смјештена између Котора, Тивта и Будве. Грбаљ се бунама и пркосом прослављао, уздизао, њедрио јунаке, ратаре и морнаре, борце и у корак са временом доживљавао чудеса.

Са страница грбаљске занимљиве историје налазимо много знаних имена.

Миливоје, Мићко Радановић је наш савременик. Најприје је успјешно матурирао на которској Гимназији и определијелио се за диплому Више поморске школе. Допали се Мићку захуктали таласи и море, маштао да плови са бродовима Југооцеаније океанима



Искусни Радановић вјешто управља многим авионима

и пристаје у сидришта Анконе, Хамбурга, Порт Саида и Амазоније... Маштао је наш саговорник и о летјењу у плаве висине. Његовој жељи да полети са једрилицама и савлада летјење на авионима пружили су даровити инструктори у подгоричком Аеро клубу „Шпиро Мугоша“. Мотивисан снажном вољом наставио је школу летјења на Војној ваздухопловној академији у Задру. „Осјећао сам радосни престиж и понос у кабини двосједа школског борбеног авиона „Ј 522“.



Радановић испред школског борбеног авиона

Једном сам, летећи са висине посматрао родни Грбаљ, изгледао је подно ловћенских стрмина као птичје гнијездо прикривено валовитим брежуљцима...

Коначно, лиценцу за професионалног пилота Миливоје Радановић је стекао након положених испита при Ваздухопловној академији у Вршцу. Свестрано образованом и стручно профилисаном, бокељском пилоту је понуђено да лети у Авио-хеликоптерској јединици МУП-а, чији је старјешина био знаменити црногорски ваздухопловац Никшићанин, Павле Максимовић.

„С временом, указивана је помоћ грађанима Црне Горе и јединица је низала хумане подвиге нарочито зими у удаљеним крајевим угроженим од временских непогода“.

Бокељи памте Миливоја Радановића као управника тиватског Аеро клуба и вриједног наставника летјења. Увијек је био спреман да почетницима у летјењу пружа стручне савјете и топле препоруке.

Скроман и високих моралних прегнућа, Радановић је пилотирао модерним пословним авионом „Б60“ Владе Црне Горе. То је вјештом ваздухопловцу годило да боље упозна живот око себе и поноси се доприносом свог летачког искуства.

„Допала ми је част да у црногорској Дирекцији за некретнине авионом Ц 421 изведем многа аерофотографска снимања терена у Црној Гори, Македонији, Србији и БиХ. То су биле незаборавне године југословенског заједништва...“

Дуги низ година Радановић је летио као професионални саобраћајни пилот подгоричких аерокомпанија „Pelikan Blue Line“ - „Di Air“ у власништву искусног црногорског ваздухопловца, једног из групе активиста заслужних за оснивање Montenegro Airlinesa, Драгана Иванчевића.

Ваздухопловцима је знано када летачи зброје више од 4.500 налета попут Радановића, тиме је стечено богато искуство у летјењу, што је бокељски пилот Миливоје-Мићко Радановић заслужено достигао.

Уз бројне похвале које су му упућиване, најдраже су му оне од старјешина и колега који су уграђивали себе у црногорско ваздухопловство. Незаборавна су она признања за помоћ људима у животној невољи. Успио је да многе невољнике отргне из загрљаја смрти. То су подвизи тадашње генерације црногорских пилота, међу којима се истиче Миливоје Радановић.

Као инструктор летјења обучио је пионире будућих ваздухопловаца. Тивћани су поносни на своје летаче, поузданог Зорана Радовића, брижљивог Предрага Митровића, блиставог Тонија Марковића и свестраног Едија Гверовића.

„СУПЕР ГАЛЕБОВИ“ КОМАНДАНТА БРИНИЋА

Бокелџима је Бог даровао модре морске лагуне и надкривена орловска легла, топло море и морнаре, над њима бескрајно небо и храбре летаче. Море и небо су нераздвојна два простора у којима се живот рађа и залази. Колијевка братства Бринића је на валовитим пропланцима питомих кртољских Радовића и Ђурашевића. Досељени су кажу архиви у Боки са старих српских скадарских огњишта током шеснаестог вијека. Била су то честа расељавања због многих разлога и опасности.

Бистри дјечак, будући даровити ваздухопловац Драган Бринић рођен је у Котору. У старом граду испод зидина св. Илије допадљив малишан је успјешно наговјестио опредјељење за гимназију „Маршал Тито“ у Мостару а потом и Ваздухопловној Војној Академији у Задру. У чину поручника-пилота, 37. класе, започео је службовање у својству пилота-наставника летјења на дозвучним борбеним млазњацима, из састава 172. авијацијске бригаде. Њени зачеци утемељени су у партизанским ескадрилама, унапријеђени у раним послијератним годинама, чинили су поуздану југословенску борбену авијацију.

У историји ЈРВ стоји уписано да су 1949. у саставу 44. ваздухопловне дивизије основана три ловачка пука – из кога је изњедрена 172. ескадрила. Чинило је 40 младих пилота 3. ваздухопловне класе и осталих педесетак које су четири деценије касније марљиво стекли лиценце за престижну борбену авијацију. На њиховим летећим коридорима, недаћама и успјесима, потешкоћама и поукама сазријевале су генерације младих пилота.



Драган Бринић, командант ескадриле
„Супер галебова“ у Голубовцима

Посебне заслуге у летачкој пракси младог бокељског пилота саbrane су у његовим моралним кодексима и командним одговорностима. Драган Бринић је 1996. године, са 30 година старости, као један од најмлађих у послужбеној историји југословенског ваздухопловства, постављен на дужност команданта 239. авијацијске еска-



Командант Драган Бринић испред
„Супер галеба“, у Голубовцима

дриле из састава 172. бригаде. Њена база је у Црној Гори на аеродрому Голубовци. Ова технички-технолошки и кадровски сјајно опремљена борбена ескадрила била је позната по ватреној моћи и прецизности, посебно обуке у ноћним условима летјења и пресријетања.

У овој ескадрили, истакнуто на страницама војних часописа и потврђено у надлежној ваздухопловној команди, Драган Бринић је стасао као борбени пилот међу осам пилота 37. класе, и бриљирао на авиону „Г-4“ познатијем као „Супергалеб“.

Нашој јавности је познато да се управо те деведесете године, на простору преостале СРЈ тражио оптимални облик организацијско-формацијског устројства и рационализације снага авијације. Формацијски састав 172. бригаде сачињавало је шест ескадрила, са више типова авиона и хеликоптера. То је чинило да је ова ваздухопловна јединица постала највећа и најсложенија на Балкану. У таквим околностима, што је за дивљење, Драган Бринић је постављен за инструктора летјења на дозвучној млазној авијацији (највеће летачко звање у Војсци, од 1998. године) Као огледни пилот борбеног авиона Драгану Бринићу је припала част да на висинама плавог црногорског неба приказује све маневарске способности југословенског престижног и у иностранству хваљеног „Супергалеба“.

Југословенски генералштабни официри-пилоти слажу се у једном: оспособљеност пробног пилота борбених авиона се сматра „врхом летачког умијећа“. Честитке за храброст и умијеће Драгану Бринићу, југословенском, црногорском и бокељском пилоту.

ХРАБРИ ВАЗДУХОПЛОВАЦ БИРО ГАРБИН

Тивћани памте своје великане спортске авијације. И данас се радо сјећају Ђира Гарбина, неустрашивог спортског великана чије је име остало да блиста на страницама историје бокелског ваздухопловства. Његовим вишедеценијским падобранским скоковима обогаћеним вјештинама и допадљивим акробацијама, задивио је најприје знатижељне Бокеле, Цетињане, Никшићане и Титограђане, да би у Иванграду, крајем педесетих година, промовисао своје до тада највеће



Ђиро Гарбин остао је понос генерације

умијеће и освојио престижну „Дијамантску значку падобранца“. Медаља је заслужена за 500 извршених скокова од којих су многи изведени на већој висини од преко 5.000 метара.

Као и у свакој професији у којој преовладавају ризици, и у летачкој су присутна извјесна завист, љубомора и бирократске жаоке на терет покретача, запаженог визионара или признатог аса. У крајњем исходу, немилост послје оспоравања нестаје као магла, а позитивна разријешења сведу се на страну праведника. Мозаик се саставља у цјелини.

Ђиро Гарбин је породично поријекло водио из засеока Орашца изнад Горње Ластве. Врлине стечене из прадједовског дома његовао је у свом узрастању и наумио је да достиже висине. Као ђак мале матуре интересује се за цртеже разних пловних и летећих објеката. Затим се одлучује даа ручно обликује моделе летјелица. Једрилице са једним и два сједишта постале су узор Гарбинових интересовања.

Из сачуваних породичних записа, Ђиро Гарбин је са једва шеснаест љета одслушао падобрански курс а већ у седамнаестој са инструктором Иванчевићем летио авионом ПО-2 и скакао падобраном. То су

биле прве лепршаве куполе изнад Ластве. Њихов број се постепено увећавао. Број учесника такође. Низана су нова имена падобранаца.

Тивћани памте да је млади Ђиро Гарбин постао искусни падобранац и своје умијеће, са неколицином тиватских ентузијаста, доказивао на падобранским сусретим широм Југославије од Птуја, Требевића, Осијека, Иришког венца, Вршца, Авале, Видрована, Тивта, до Копаоника, Радан и Шар планине. Тих година од 1955. до 1959. одржана су бројна падобранска куп - такмичења и освојене многе похвале, награде и медаље. Томе је највише допринио Тивћанин Ђиро Гарбин.

Знало се да је Ђиро Гарбин волио једнако и једрилице. Али је пред својим вршњацима дуго тајио да се заљубио у дражесну Иванку са сарајевске Баш чаршије.

Ђиро је волио супругу, поштовао брак али се није одвајао од дружења са небом. Наставио је да лети чешће са већим жаром и онда кад су заљубљеници добили сина. Настала је заједничка радост али је присутна забринутост супруге. Шта даље ? Како одржати спокојност породице по цијену ризичног летјења из хобија. Стога је супруга одлучила да се са тек рођеном бебом врати у родитељски дом у родно Сарајево. Ђиро је остао у Ластви и наставио дружење са облацима



на још већим висинама. И оженио се другом невјестом и у складном браку добили жељеног сина...

Обновљена породица пружио је тиватском једриличару ново надахнуће. У то вријеме, током педесетих и шездесетих година, Гарбин је достигао највисочије небеске висине, освојио многа признања, бројне симпатије и име у ваздухопловству регије.

ПИЛОТИ ОБУЧЕНИ У АЕРО КЛУБУ „БОКА“

Захваљујући бољем разумијевању друштвене заједнице и уз стручну подршку Ваздухопловног савеза Црне Горе, тиватски пилоти су одмакли још височије према небу, ријешени да полете моторним авионима ка већим висинама.

Овдје је представљена група младих тиватских летача који су показали да посједују жељу за летјењем. Они су марљиво кренули у освајање непознатог и доживјели бројна дружења са небом.

Годину дана прије оснивања југословенске националне авио компаније ЈАТ-а., јуна 1946 .године, наставила је са радом школа за пилоте у Вршцу. Међу првим обучаваним кандидатима који стичу дозволе летјења, били су летачи из Титограда, Иванграда и Никшића: Јово Зеновић, Радомир Пековић, Томо Ковачевић, Милован Сенић, Миливоје Рончевић, Олга Шошкић, Владо Дробњак и други.

Тивћани се током пете и шесте деценије 20.вијека одлучују да похађају ову школу, заинтересовано слушају наставу и веома успјешно изводе падобранске скокове. Неколико Тивћана стичу падобранску дозволу, а међу њима су Валентин и Влатко Грбац, Ђиро Гарбин, Славко Павловић, Ивица Радовчић и Антон Николић.

Друга генерација Тивћана, оснивачи Аеро клуба „Бока“, показали су интересовање за школу летача и били су 1983. године полазници обуке у Тивту. Полагање испита за стицање дозволе летјења, организовано је на никшићком аеродрому Капино Поље, пред надлежним ваздухопловним инструкторима. Дозволе летјења стекли су Едуард Гверовић, Зоран Радовић, Предраг Митровић и Антон Марковић.



ЧАСНИ ВАЗДУХОПЛОВАЦ ЗОРАН РАДОВИЋ



Зоран Радовић у кабини „Утве-75“ приликом обуке за спортског пилота у аероклубу „Бока“ у Тивту

Зоран Радовић је један и по много чему јединствен. Природно тих, сталожен, миран, поштован и пожељан саговорник. Зоранова уљудност стечена је у раном детињству и потврђује педагошко начело да је очев дом мјесто васпитања дјетета.

Зоранови дани одрастања одликовани су у његовој привржености техничко технолошком усавршавању. Маштао је да постане инжењер техничких наука, али се дружио са вршњацима опредељеним за аеронаутику. Међутим, ријетко као неко други, Зоран је схватио да људски ум не може увијек да оствари оно што човјек пожели, и на крају се одлучио да изучава науку друштвене одбране. Томе се потпуно посветио. Тежио је да досљедно сагледа структуру унутар друштвеног система. Досегао је висине у њему. Оне су постале његова врлина.

Идеју да постане аеронаутичар Зоран је носио годинама у себи. Није оклијевао да уз свакодневне обавезе размишља о летачкој професији. То га је заносило једнако са осталим активностима којима је био заокупљен. Најзад је одлучио да се прихвати обавезе оснивања тиватског аероклуба „Бока“. Понудио је себе и предано помагао у omasовљењу клуба.

У традицији је људима овог региона да се баве ваздухопловним дисциплинама. Новоформирани Аеро клуб широм је отворио врата великом броју ентузијаста летјења у Тивту. Наравно да је свему томе допринио ауторитативан став марљивог Зорана Радовића, који је успио да у новом удружењу окупи бројне другаре са позиција угледних институција спремних да помогну летачкој професији.

За релативно кратко вријеме успостављена је стална сарадња са регионалним Аеро клубовима и Ваздухопловним савезом Црне Горе, који је постао покровитељ програмских активности тиватског Аеро клуба.

Тиватски аеродром је постао полигон за слијетање, обуку и такмичења падобранаца. Савез је тиватском Аеро клубу оставио за обуку школски авион „Утва – 75“ и упутио неколико врхних инструктора летјења ради обуке. Вријеме корисног подухвата већине.

Почетком 1983. године на тиватском аеродрому започела је теоретска настава и практична обука за кандидате који су одабрани за спортске пилоте. Зоран Радовић је први у изборној групи. Постаје личност коме се вјерује и ван Црне Горе.

Управу Ваздухопловног савеза Југославије чине изабрани активисти свих република и тражено је од Савеза Црне Горе да делегира свог представника. Било је очекивано је да то буде Зоран Радовић. Он је постао прагматичар и заслужан да тиватски бастион ваздухопловства у осмој деценији 20. вијека, буде уврштен у мапу југословенских ваздухопловних центара.

Програм обуке тиватских авијатичара је успјешно настављен. Зоран је са својим другарима и инструктором летјења надлијетао себе. Чинило му се да је крилима додирнуо крајичак неба. Човјек у лету небом добија осјећај бескрајне слободе и тежи да што више осваја висине.

Зоран Радовић је дајући све од себе, увјерио другаре и инструкторе над никшићким небом, почетком јесени 1983. године, да је испунио младалачке жеље, освојио висине и доказао да вјешто управља авионом.

Послије успјешно савладаних непознаница, Зоран је слетио, авион паркирао и кад је изашао из кабине, прилазе му инструктори и чланови оцјењивачке комисије, пружајући му руку за показано летјење и храброст. Зоран је тог дана постао спортски пилот. Ово летачко поље остаће Зорану у дугом сјећању јер Никшић је веома поносан на своје пилоте. Већина је поникла на Капином Пољу. Са овог аеродрома израсла су највећа летачка имена црногорског ваздухопловства.



Полазници обуке будућих pilota: с лијева на десно: Предраг Митровић, Антон Марковић, Зоран Радовић и инструктор задужен за обуку тиватских кандидата Миливоје Радановић

У Тивту су априла 1988.г. одржани XIV сусрети радника југословенских аеродрома. Тиватски аеродром је био домаћин. Такмичења су организована у 18 дисциплина: знања, звања, процедуре опремања авиона, угоститељских услуга и такмичења у спорту. Упамћено је да је Зоран Радовић са сарадницима предводио групу у вишебоју. Она је постигла највећи број поена. Зоран је тада испојио своје способности. Зрачио је другарском топлином, праведношћу, несебичним повјерењем које је указао најмлађим учесницима такмичења. Људски лик који је Зоран утиснуо, остао је уписан у историји ових сусрета.

Зоран говори тихо, разумљиво и његове ријечи о другарству и љубави се не размећу. Грађене су да гаје добротинство и поштују храброст и да их људи прихватају.



Слика за успомену - са лијева на десно, Предраг Челановић, Ђорђе Лукић и Зоран Радовић

ПОРТРЕТ ПИЛОТА ПРЕДРАГА МИТРОВИЋА

ПОШТОВАЊЕ ПРОЦЕДУРЕ ЛЕТЈЕЊА ЈЕ ГАРАНТ БЕЗБЈЕДНОСТИ

Ниједно животно занимање, није се тако брзо техничко-технолошки развило и уздигло, снажећи своја крила ометена честим неизвјесним судбинама и сплету необјашњивих ризика, као што је професија пилота. Она је увијек тежила за тоталитетом личности. Да би се постигла адекватна безбједност летења, превасходна је посвећеност човјека техници летења. И најмања импровизација води ка губилишту.

Тиватски ентузијаста спортског ваздухопловства Предраг Митровић је поуздан свједок почетка и краја запажених активности тиватског Аеро клуба осамдесетих година.

Он је случајем сретних околности „јубиларно дијете“ тиватског ваздухопловства. Рођен је исте оне 1957. године, када се у Тивту званично отворио уређени тиватски аеродром, са утабаним стазама летишта, првом стајанком авиона, пристанишном зградом са 200 квадрата и контролним торњем.

Љепушасти дјечачић марљивих манира свакодневно би из свог дворишта са руба тиватског градског парка, посматрао прелијетање авиона. То га је заносило, чудећи се, „како се она издужена летећа кула одржава јер се ничим не подупире и ослања се једино на ваздуху...“ Посматрачу су тада били непознати аеродинамички закони.

Међутим, битан фактор који је Митровића угнијездио у крило авијације јесте његова поузданост да је летјење безбједно и да при томе нема бојазни неком страховању. Његова увјерења вођена логичким судом техничке сигурности савремених летјелица су јача од психичког осјећаја страха. Страх се прије полијетања ефикасно разбија разборитом анализом свих присутних чињеница. На крају преовладава став да је летјење авионом безбједније од вожње у друмском или жељезничком саобраћају.



Предраг Митровић

Митровић је одлучио да се бави авијатиком. Обуку пилотирања уприличио је тиватски Аеро клуб са оперативом Ваздухопловног савеза Црне Горе. Митровић је тог августа 1983. године, први пут полетио авионом „Утва – 75“ заједно са својим инструктором Димитријом Вујовићем из Титограда. Лет авионом се одвијао „по школском кругу и на краћим маршрутним летовима“ изнад залива.

Прво одвајање са земље и полијетање авионом ка небу, неки летачи испрате узбудљивим реаговањем; бојазан, усхићење, узбуђење, и у томе се подиже адреналин неслућених размјера, што доводи до напетости тијела и оптерећености ума. Код других, настају инхибиције страха, укоченост удова и поремећаји равнотеже што често условљава пропусте и грешке у летјењу. Таква испољењена стања обузму готово сваког полазника.

„Овладала вјештина летјења и њено неконтролисано промовисање у љепоти небеског плавентила и сунчаног сјаја“, указује Митровић, „не своди се на ма каквом узбудљивом усхићењу и неконтролисаној страсти која би пилота удаљила од задатог поштовања правила летења“.

Летач се никако не упушта у дезоријентисани осјећај свог расположења, већ мирно и сталожено прати дешавања у кабини, која се редосљедом одвијају, према подацима утврђених на чекинг листи.

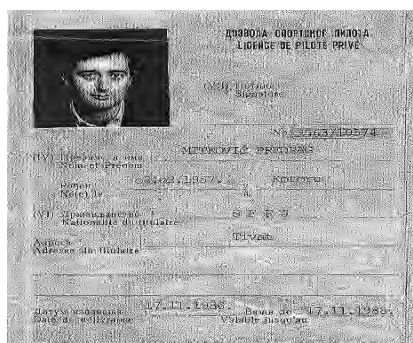
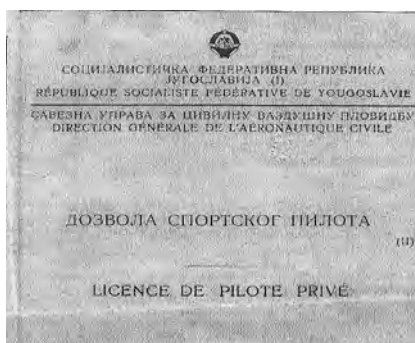
Онда, када се испоштује прописана процедура полијетења и летјелица усправи у хоризонталу, летач примјењује предвиђено управљање праволинијског летјења, постепених и наглих заокрета, летјење ка висини, и у снижавању висине. Тако се редом ређају команде предвиђене правилима летјења. Тада, у присуству инструктора слиједи процјена оспособљености летача и оцјена за могућност стицања дозволе самосталног летења.

Митровић сматра да извјесна фаза опуштања летача током летјења настаје у околностима када летач у потпуности упозна летјење. То значи, кад се разоткрију и разјасне многе тајне летјења и кад летач има убједљиво рјешење за сваку ванредну ситуацију. Тада се сматра да је летач апсолвирао сва знања летачке професије.

Поштовање процедура летјења је гарант који улива повјерење да се оно одвија безбједно. У противном -грешке се на небу не опраштају.

Памти Предраг Митровић датум стечене дозволе летења, 15.октобар 1983.године, и свечаност на никшићком аеродрому Капином Поље. Авион „Утва-75“ произведен у панчевачкој фабрици авиона, веома је подесан за обуку пилота.

И тај дан се не заборавља: Предраг Митровић је спреман за узлијетање. И полијеће... Авион је већ у ваздуху. Задата маршрута је позна-



Дозвола спортског pilota коју је стекао Предраг Митровић

та: Капино Поље – Гребице – Штедим – Крупачко језеро, лагани заокрет и повратна путања према изворишту Зете – Никшић - Капино Поље и повратак на аеродром Капино Поље.

„Утва – 75“ пристаје на платформу, према згради Аеро клуба Никшић. Из авиона излази озарен радосћу Предраг Митровић.

Очекивани аплауз присутних чланова оцјењивачке комисије, публике и пријатеља.

Дозволу спортског pilota потписује и овјерава надлежна Савезна управа за цивилну ваздушну пловидбу СФР Југославије. (17.11.1986.)



Изнајмљене спортске једрилице за панорамско летјење на тиватском аеродрому 1990.

АНТОН ГУЛА МАРКОВИЋ - „АВИЈАЦИЈА ЈЕ МОЈ НЕДОВРШЕН САН“



Антон Марковић - спортски пилот, секретар Аеро клуба и аутор фото архиве

Док су свјетлуцави аероплани брујали над тиватским заливом и мамили знатижељне погледе, седмогодишњи Антон Марковић из Доње Ластве је са радошћу пожелио да једном полети у плаве висине.

Дуго загледан у небо дјечак је наставио да осматра галебове док лете над морем. Маштао је да осмисли, нацрта и себи изради снажна крила и да заједно са галебовима лети високо, високо... Налик на ле-

теће јунаке, Дедала и Икара из грчке легенде. Тако је Антон, симпатични дјечак брижљивих погледа израстао са крилима која су му подарила летјење.

Седме и осме деценије протеклог вијека, у јеку одрастања Антон Марковић је младалачке заносе зналачки усмјерио остварењу својих давнашњих жеља. Млади ентузијаста из Ластве је био и остао врсни заљубљеник у стваралачком окружењу. Оно што је у мислима носио, чулом вида експонирао, остварио је снагом своје обдарености. Рађале су се и ређале његове умјетничке творевине ума које је несебично даровао друштву. Изражавао је наклоност фотографији у којима су се препознавале визуре летећих направа. Посматрао је балоне, падобране и једрилице како лете над заливом.

Радознали визионар, Антон Марковић је био један од оснивача другог послеријатног Аеро клуба у Тивту. Дуго година је био секретар друштва.

Прихваћен за успјешног члана тиватског Аеро клуба, Марковић је све више давао од себе, доказујући да је корак ближе датом циљу.

Почетком августа 1983. године, Марковић је постао редовни слушалац теоријских предавања а потом и практичне обуке на школском авиону „Утва – 75“ за спортског пилота. Уписано је у књижици да је Антон Марковић са преко 350 часова самосталног летјења стекао услове по међународним стандардима и одредбама југословенског Закона о ваздушној пловидби. Добија заслужену дозволу за спортског пилота, коју је у својој евиденцији потписала и овјерила Савезна управа за цивилну ваздушну пловидбу Југославије.

БЕЗБЈЕДНИ ЛЕТ ЕДИЈА ГВЕРОВИЋА



Еди Гверовић у кокпиту „Утве-75“

Еди је поникао из праједовског огњишта из којег се једрило по свијету, и на оном питомом тиватском брежуљку, те мељито, умножавало и његовало до данас. Потомак је доброћудних помораца и у својим грудима и данас носи племенито обиљежје тоpline и ведрога духа.

Едуард Еди Гверовић је својим радним еланом сврстао себе у круг људи који су несебично доприносили санацији тиватског

аеродрома после земљотреса 1979. Мудар, марљив, склон да учи и прихвата знања, стекао је солидне основе да се бави техником аеродромске контроле летјења и у томе савршено успијевао.

Почетком осамдесетих, на иницијативу да се у Тивту формира нови Аеро клуб „Бока“. Гверовић прихвата идеју, програмира њену структуру и уноси план зацртаних активности. Од тада овај вјешти момак представља базу са које се полази и усмјерава у подухвате тиватски Аеро клуб.

Предвиђеним планом обуке тиватских ентузијаста за спортску пилотажу, Еди Гверовић, заузима истакнуто мјесто. Најприје помаже и соколи остале полазнике, упућене на непозната одредишта. Из свог урођеног заноса, за нечим недостижним, али могуће остварљивим, и са љубављу према ваздухопловству, активно промовише потребу масовнијег укључења младих Тивћана за аероклубска дружења и ваздухопловне активности које предстоје. Успјешно успоставља мост сарадње са другим ваздухопловним клубовима у региону и плод те сарадње је користио Тивту.

Гверовић предано слуша теорију летјења и све то ажурно уноси у своја запажања. Тиме шире и садржајније обогаћује своја стечена знања и показује већу спремност да у практичном дијелу, са више поуздања започне полијетања к небу.

Током првих часова које са инструктором летјења проводи над земљом, Гверовић показује да без треме и колебања, самоувјерено

влада летјелицом. Свакодневно, све више изражава слободу узлијетања, праволинијског летјења и летјења у круг, кратких и дужих заокрета и понирања. Чини се њему и инструкторима летјења да је квалитетно савладао праксу.

И коначно је Гверовић дочекао октобарски сунчан дан 1983. године. Тада је је над никшићким аеродромом полетио ка висини неба школским авионом „Утва-75“. Полетио је да самосталним летом доврши практичну обуку и стекне звање спортског пилота.

Полетио је самоувјерено, зналачки вршио благе заокрете и понирања, сабрано, допадљиво и стручно, поштујући правила летјења и норме прописане за стицање дозволе летења.

Наравно, наш активиста са стеченом дозволом спортског пилота, још интензивније, наставља са активностима у тиватском Аеро клубу „Бока“. Ангажовано ради на omasовљавању и организује трибине на којима све више популарише спортско ваздухопловство у овој регији. Међутим, и поред изражене воље и показане љубави према овом спорту, уложени труд је недовољан адут да би се остварили планови.

Наиме, ослабљени привредни потенцијали Тивта и окружења, умањили су изгледе да се финансијски помогну активности клуба, те су и они људи оснивачког потенцијала клуба, од којих се највише очекивало, редом одустајали од дружења и рада. Гверовић је једини члан клуба који преживљава оскудицу времена.

Малени и допадљиви авион „Утва-75“ који је још увијек у власништву Аеро клуба, годинама кородира на ледини тиватског аеродрома и чека заједно са Едијем Гверовићем боља времена. Али, која, и када?



„Утва 75“ Аеро клуба „Бока“

ИНЖЕЊЕР ВАЗДУХОПЛОВСТВА ПОЖЕЛИО ДА ПИЛОТИРА

Занимљива су сазнања о томе из којих се редова регрутују кандидати пожељни да постану пилоти. Југословенске авиокомпаније, „ЈАТ“, „Croatia Airways“ и „Adria Airways“ су под својим кровом оснивали школе за обуку пилота.

Аеро клубови су током седме и осме деценије прошлог вијека, самостално и уз помоћ ЈНА организовано обучавали младиће и дјевојке за летачка занимања.

Међу студентима саобраћајних факултета који су редовним школовањем стицали знања и звања ваздухопловне струке, 38% полазника су постали спортски пилоти једрилица, параглајдера и моторних змајева.

Предраг – Пеђа Челановић, бивши студент београдског Саобраћајног факултета, дипломирао је за инжењера ваздухопловне струке средином 1971.године. Десет година касније се из хобија почео бавити спортским ваздухопловством.

Познавајући теорију ваздухоплова, са основом аеродинамичких закона и механиком лета, Челановић је пожелио да сагледа како се све то изгледа у пракси и одлучио је да се активно укључи у Аеро клуб „Бока“ у Тивту.

Челановићу је као „вјетар у леђа“ помогло обављање послова директора тиватског аеродрома. То је значило да ће испомагати аеродромску базу летећих направа којима се млади, уз помоћ Аеро клуба обучавају за пилотска звања.

Челановић је тиватском Аеро клубу пружао стручну помоћ у реализовању плана летачке обуке.

Аеро клуб „Бока“ је Предрагу Челановићу у име свих понуђених уступака и помоћи омогућила повољност обуке на спортској летјелици „Утва –75“.

Прво узлетење са авионом ка небу Челановићу је изгледало као ново свануће, што је научио са страница књига, али прилика да рукује летјелицом је посебан доживљај.

Челановић је из уџбеника стекао сазнање, да прије него што се подигне у ваздух авион треба да се одвоји од земље, стварајући неопходну силу узгона. Полијетање се обично врши против вјетра, уз максималну снагу мотора. При томе је узгон на крилима авиона и репним површинама једнак нули а реакција земље на точковима једнака је његовој укупној тежини. Док се авион креће хоризонтално, прије него се одвоји од земље, на њега дјелују сила тежине, реакције земље,

узгона, отпора, вучна сила потиска и сила трења.

Челановић се сјећа школског градива да се полијетање авиона састоји од четири фазе, и то залет, одлепљивање, полет и узлет авиона. Узлијетањем, авион достиже „плафон“, тј. висину вертикалног пењања авиона и она зависи углавном од расположиве снаге мотора и метео услова. Тада авион наставља хоризонтални лет на предвиђеној маршуту.



С десна, Челановић и Радановић, 1983.

На обуци за пилотска звања често су предвиђени заокрети авиона. Челановић објашњава да је то у ствари свака промјена праволинијског кретања и постоје правилни и неправилни заокрети у зависности од сила које дјелују на авион у ваздуху.

Летаче на обуци очекују школски појмови о еволуцијама које ће свако од њих научити при самосталном летјењу. То су КОВИТ – спуштање авиона по спирали са истовременим окретањем око тежишта. ПЕТЉА представља лет по затвореној путањи у вертикалној равни. ПРЕВРТАЊЕ представља специфичан маневар којим пилот поставља авион у вертикалној равни са промјеном правца лета и губитком висине. ИМЕЛМАН је акробација којом пилот претура авион око крила – око уздужне осе у горњој мртвој тачки петље. ВАЉАК се изводи када пилот потпуно окрене авион око уздужне осе, а да притом не губи висину и правац.

Дружина окупљених летача на обуци за спортско пилотирање имала је привилегију да уз Челановића стекне занимљива сазнања о теорији и конструкцији цјелине и дјелова ваздухоплова и уређајима на њему и основама аеродинамике као дијелу опште механике.

Предраг Челановић је са посебним интересовањем пратио задату летачку обуку и завриједио пажњу инструктора летјења Горана и Дима Вујовића из Ваздухопловног савеза Црне Горе и Миливоја-Митка Радановића из Грбља. Челановић је оспособљен за самостално летјење, али је при крају због обавеза управљања аеродромом – објектом од посебне друштвене важности, био принуђен да изостане у предвиђеном термину, септембра 1983. године, за оцјенско летјење на Капином Пољу.

МЛАДИ БОКЕЉИ - ПИЛОТИ „MONTENEGRO AIRLINESA“

Генерација младих црногорских летача стасала је и оспособљена да замијени прослављене ветеране неба. То је плејада младих и веома поузданих, храбрих пилота који су спремни да преузму кокпит, да полијећу и надлијећу висине и пространства до најудаљенијих дестинација.



У групи оспособљених јунака плавих висина су тројица одабраних пилота из Боке которске, који свакодневно лете над „Невјестом Јадрана“ и препознатљивим баритоном јављају да су у кокпиту. То су Павле Љесар, Владан Хустић и Бојан Радуловић.

ПАВЛОВО ДРУЖЕЊЕ СА НЕБОМ

Потврђује се истина мудраца да у овом животу ништа није случајно, ни то што се млади Павле определио за летачку професију. Његови преци Љесари са Његуша, могли су да чују и виде прво слијетање и полијетање аероплана у Црној Гори, 1913. године.



Капетан пловидбе Павле Љесар са копилотом у кокпиту „ембраера“

„Поникао сам из колијевке помораца који су једрили морима, и мене је маштовита жеља заокупљала да пловим светским лукама, и да се посветим тегобном послу, којим се зарађује „хљеб са девет кора“. Послије завршене которске Гимназије-математички смјер, уз размјену студената, отишао сам у Америку. И једна је случајност одлучила све. Прочитао сам са тамошњих плаката да се млади позивају и опредељују за летјење...и одлучио сам да останем, учим језик и изучавам цивилну авијацију у познатом Ваздухопловном центру у Оклахоми.

На америчком Универзитету ваздухопловства сам успјешно завршио теорију, положио све испите и након практичне обуке испунио услове оспособљености за пилота комерцијалне авијације а затим и инструктора летења. Моји инструктори летења су били задовољни, а ја веома поносан... али то није било довољно за даљи напредак. Услиједио је дуг и трновит пут стицања искуства, и скупљања летачког искуства и налета. Уз свакодневни рад, као инс-



Павле Љесар: Падобранство је забава која даје инспирацију да човјек заволи небо и летјење

труктор летјења на Универзитету на којем сам и дипломирао, могу да кажем да сам “испекао” занат за даље побједе. Викендима сам обучавао падобранце и проводио сваки доступни минут на аеродромима, упијајући знање других искусних стручњака америчке авијације, као што је Џеф Хоук од којег сам научио много о ваздухопловству и падобранству.

Каснији рад у компанији, која се бавила транспортом терета, и након хиљаду сати летјења ноћу, сам у авиону у сложеним временским условима, могу нескромно изјавити да сам стекао незанемарљиво искуство у генералној авијацији од 2.500 часова проведених у ваздуху.

- Након 10 година у Америци, одлучио сам да се вратим домовини. Сигурно ухљебљење нашао сам у Montenegro Airlines-у, и као пилот цивилне авијације. У моју летачку књижицу данас је уписано преко 7.000 часова летења. Не може се заборавити да су ми од првог дана у



И у мојој природи је жеља, да као мој пријатељ будем снажан, полетан доброћудан и бистар ...

авиокомпанији помогле све колеге у колективу, а посебно инструктори Вука Зечевић и Брано Стојановић.

Млађани, симпатични Павле Љесар са урођеним осмјехом на лицу, у својој оперативи помаже да се реализују планови летења и да колеге пилоти, којих је у авиокомпанији око четрдесетак, добију подједнаке шансе за напредовање.

- Поред летјења, у авиокомпанији обављам дужност директора Центра за обуку пилота, а тиме ми је компанија повјерила да се старам о летачком кадру, њиховом школовању, потребама, жељама и преокупацијама.

- Авиокомпанија Montenegro Airlines је изњедрила знатан број младих пилота, који су основе летачке обуке стекли у сопственом Центру за обуку. Касније, оно најважније, сваку допуну тражене и потребне специјализације изучавали су и доказали положеним испитима у савременим европским центрима. У обавези смо из сопствених разлога и задатих прописа издатих од међународних организација за сигурност ваздушног саобраћаја да наши пилоти похађају обуку, односно обављају тренажу на симулаторима у центрима за обуку у Швајцарској, Њемачкој и Аустрији. Пилоти се тиме струковно оспособљавају да управљају најсавременијим авионима четврте генерације типа „Ембраер“, као и „Фокер 100“. Данас су присутна систематска прилагођавања летача могућим екстремним дешавањима. Присутна је модернизација, рапидни развој технике и технологије, а самим тим и потпуно други приступ авијацији у односу на наше претходнике.

- Онима који маштају и желе да се опредјељују за летачку професију, из мојег искуства, препоручујем да стекну навику да читају, да уче све о ваздухопловству, летјењу и ваздухопловном праву, јер ваздухопловство је сложен појам, широка област и изискује добар преглед једва видљивог хоризонта. Дакле, летачка професија захтијева добро познавање струке и као што каже народ: „без муке нема науке“ !

- Стога су присутна свакодневна одрицања од многих младалачких жеља, прохтјева, потреба и угода. Али и то није све – човјек је друштвено биће и биће природе, успије се у животу и поред забављања. У летачкој професији тежње оних који се истински опредељују за пилоте иду ка томе да се пењу ка врху и увијек желе да се њега домогну... Али врх никада није освојив...Још корак даље, више, сва амбиција, упорност и воља уздижу да човјек досегне до врха. Јер човјек цијелог живота учи понешто и од понекога и никада се тај животни круг не затвара. Неки на крају дођу до „свог врха“. И то је успјех.

- У нашој струци је донекле као и у осталим професијама – има осипања. Људи увијек теже ка бољем и пилоти се одлучују да у некој другој авио компанији нађу оно за чим теже. Одлазе у авиокомпаније земаља у окружењу, а данас је тренд наћи сигурну средину гдје најбоље плаћају пилота. Међутим све има своје, и подношљиво-добро и неприлагођавајуће, и људи све доживљавају. Има и оних који се врате.

- Имам своју драгу породицу, и кад се вратим кући, послије 13 часова проведених у кокпиту или другим пословима, осјећам да сам „раздробљен“, али мојој психи и тијелу предстоји опуштање, дружење са милом супругом, радосном дјецом, све се у мени промијени, изгледам као нов и спреман да поново полетим у висине...



Јања и Павле

- Човјек је као балон, надува се током бављења послом надима а онда као оно кад „вентил сигурности аутоматски дјелује“, попушта напетост и дође вам оно смиривање...и поново тако неизмјерно... Друштво је забавно али је породица светиња и она пружа човјеку оно што је најпотребније, смисао да се троши и ствара, али и да узвраћа благодети...

- У нашој професији највише је изражена потреба да се учимо на туђим грешкама, јер професија којом се бавимо, не може да приушти луксуз да се учимо на својим. Технологија нам је омогућила да на симулаторима, и у симулираним условима, тестирамо своје одлуке и да бар у том дијелу обуке учимо из својих грешака.

Након нашег виђења и узгредног разговора са Павлом, носимо у себи посебну благодет увјерени да црногорска авиокомпанија Montenegro Airlines, ослањајући се на избрушен дијамантски летачки кадар, који узгаја и посједује, неће посртати већ безбрижно летјети у бољу будућност.



Капетан Павле Љесар подигне овога колоса у висине као перце

У ЈЕДНАНАЕСТОЈ ГОДИНИ ОДЛУЧИО ДА УЧИ ЗА ПИЛОТА

Бојан Радуловић је млад, наочит, спортски грађен, интелектуално саткан и дружељубив Которанин, и уважени пилот црногорске авиокомпаније.

Његови другари са којима је растао потврђују да је Бојан „лако могао да буде спортиста било које дисциплине, започињао би и истрајавао, играјући баскет, рукомет, пливање, трчао по ваздан и није то да је

посједовао немиран дух, него је у њему извирала радозналост за све, али да се поигра...”

- Имао сам око једанаест година кад сам са родитељима полетио авионом из Тивта за Београд. У току лета спријатељио сам се са стјуардесом и замолио сам је да пита капетана, да ли би допустио да само провиром у кабину и да видим шта то они тамо раде... Вратила се до мене, узела ме за руку и предмном су се отворила врата пилотске кабине.

Загледао сам се у мноштво занимљивих дугмића, прекидача и полугица, округлих и свакаких, и нешто ме тога момента занијело. Неколико секунди сам осматрао и само је био довољан тај један поглед у нешто непознато а блиско, створен је у мени један једини, али довољно јак осјећај. Од тада је моје дјечачко запажање остало дубоко урезано, трајна опсесија да ћу се бавити професијом ваздухопловства... У таквим се одбљесцима заснива човјекова приврженост одређеном циљу, и рађа неизмјерна љубав према нечему.

- Да би постао пилот неопходна је велика љубав према ваздухопловству. И кад је човјек посједује, он ту љубав не расплињује, већ је његује, обликује, усмјерава и користи за оне циљеве који је оплемењују, узвраћају снагу и бодре до савршенства...



Капетани авијације, колеге и пријатељи, Бојан и Павле

„У професији пилота сем љубави потребна је и слобода говора, понашања, чињења и оперативна слобода да сам доносиш одлуке управљања авионом, да уз колегијум летача разјашњаваш сваку ситуацију са минулих летова, да са кабинским особљем побољшаваш услове летјења сваког путника.“

Бојан је израстао уз црногорску авиокомпанију, успјешно је савладао теорију ваздухопловне струке и у пракси, са пуно очекиваних изазова и потешкоћа показао ванредну оспособљеност за примјерног летача.



- И у нашој професији превасходно треба сачувати углед. Човјек га посједује, али не да се њим послужи један дан, већ доживотно. У стасавању, различити су путеви човјекова одгоја, и треба прихватити ствари онакве какве су. Ја сам посматрао појаве и уочио сам људске аномалије, и оне рађају супротности. Увијек је битно сазнање, с киме радите, сарађујете, с ким сте у супротностима, чиме се слажете, и тада постајете свјесни својих и туђих поступака. То све једног дана води до оног коначног склопа теоретских сазнања и праксе.

- Наводим примјер, који многима може бити поучан, како се у једној авио компанији у Јужној Кореји, драстично понаша вођа пилота, навикнут да наређује. Не прихвата мишљење осталих пилота, једино се вођина команда слуша, и његова је последња... А посљедице, могло се видјети, авиокомпанија заузима челно мјесто у држави по

броју причињених удеса, погибије недужних људи и уништења авиона.

- У нашој професији, тзв. беспопштедни прекори су болни. Најтеже пада човјеку кад су прекори упућени на његову адресу, мотивисани да га деградирају, тада се већ неке ствари морају помјерати са мјеста и оно што је данас присутно, подложно је мијењати за сутра...

- Апсурдних ситуација има и у другим срединама. Међутим, уколико се у авиокомпанији не уважавају летачи, њихове тежње и напори, и кад су они препуштени да неко други рјешава њихов проблем, јављају се ситуације да сви западну у менталну апатију, а ствари се, као вода брдске ријеке слију у туђе корито. Кад изнад лети ембраер, ту је наш капетан Бојан

- Летачка професија је најљепша од свих, али собом носи велике ризике. Захтијева, најприје спремност пилота да се суочи сам са собом, да увијек зна, кога, како и зашто да пита, да одговори буду концизни, јасни и недвосмислени, да посједује праг толеранције према свему у окружењу и да воли живот онолико колико му он пружа.

- Увјеравам себе да сам у животу постигао оно што сам желио. Осјећам понос. Замислите, кад се данас тиватском магистралом од Котора ближим аеродрому, на стотинак метара раздаљине примјећујем мој авион са орлом, онај "Ембраер" паркиран



на платформи аеродрома. Прилазим аеродрому, згради, контролним пунктовима и поносно улазим у стерилну зону код авиона... Али не чиним то да видим авион и поиграм с њим, већ улазим на отворена врата кокпита да управљам њим... То је посебан доживљај, моје остварење животног сна. То мени значи љубав као и моји укућани који ме послје сваког лета очекују са великом радошћу... Мој други дом је авион којим свакодневно прелећем меридијане и авио компанија, за коју кажем да је најбоља.

Бојан Радуловић је недавно узлетио у чаробне висине, усхићен, раздраган, узвишен налик на заљубљеника. Летјењем загрли Сунце, оно га грије и надахњује живот.

Пилот Владан Хустић из Котора

ЛЕТЈЕЊЕ ЈЕ НАЈЉЕПША ПРОФЕСИЈА

Владан Хустић потиче из Котора и дичи се својим бокељским поријеклом. Још као дијете, гледајући прелијетање авиона над заливом, предавао би се мишљу да научи да пилотира и те мисли су га заносиле, све док није одлучио да се определи за летачку професију. Онда кад му је успјело, први пут се сусрео са истином да летјење небеским простором причињава задовољство; опија душу, уноси животну истину, да човек повјерењем у своје способности да може да мијења све око себе и ствара нове видике. Очигледно, кад летачи упознају истину, она их ослобађа свих заблуда.



Капетан Владан Хустић анализира чек листу у току лета

Наука о ваздухопловству није више непознаница ни баук пред младим капетаном ваздушне пловидбе Владаном Хустићем.

-Увјерио сам самог себе да учим за пилота. То сам желио и то сам свјесно урадио, са вољом, и нијесам се никад покајао. Напротив, исто ме убјеђење и данас води, од свега што би се указало, изабрао бих оно што сам и урадио. По мени, како то ја осјећам и доживљавам, то је најљепша професија...Има и других занимања, хуманистичке науке на примјер, али као ваздухопловство, ни једна јој није равна.

- Летачка професија за мене је лијепа. Гдје год се пилот појави, изазива погледе и сматрају га узвишенијим над осталима. То свима нама годи, али је утолико ова љепота ризична и захтијева да јој се човјек потпуно посвети. Све на страну, а управљање авионом је нешто другог.

- Потребно је да шире објасним појам ризичности. Не треба схватити да је летјење авионом ризичније од осталих врста превоза. Напротив, ризичније се возити са аутом по друму него авионом по небу. То се доказало чињеницом да су неки наши познати пилоти проживјели цио живот управљајући авионом и никад нијесу учинили неки пропуст. Али су ти исти пилоти возећи се у аутомобилу доживјели несрећу и нажалост страдали.

- Дешавају се авионски удеси и несреће, али треба испитати стварне узроке пада авиона... Авијација представља ланац одговорности од конструктора па надаље; технике која тај авион контролише, потпис машинског инжењера да су сви уређаји беспријекорно поуздани. Саобраћајног сектора који предузима експлоатацију авиона са увидом саобраћајног инжењера да је авион у исправном стању, и на крају летачку оперативу која одређује летаче према њиховој способности да управљају њиме. Међутим, догоди ли се удес, јавност одмах похрли на једног пилота, окривљујући га, а можда није он томе узрок, видјели сте да је маса људи прије њега, конструисала, контролисала и испробавала авион...Пилот је последња карика у ланцу.

- Сматрам себе искусним, па могу да објасним своје мишљење о томе, како се чине пропусти који узрокују авионске удесе. У овоме, као што видите, не могу да издвојим само летаче, тиче се свих у авиокомпанији. Дакле, говоримо на сва уста о побољшању услова летјења, као и потреби поштовања усвојених међународних норми, и уколико сви из бранше ваздухопловне струке, озбиљно и по дужности које им припадају у авио компанији, посвете пажњу да поштују усвојене процедуре, стандарде и прописе, летачки пропусти би се смањили на минимум, такорећи били би занемарљиви. Авиокомпанију чине запослени. Пилоти чине, рецимо 1/5 људства и очекује се да су једино они одговорни за просперитет компаније.

- Авиокомпанија је најприје позвана да се залаже да се међународни стандарди и устаљене процедуре поштују. То је њена обавеза испред државе којој припада. Одговорни људи који воде авиокомпанију треба да знају да авион није играчка...Да се авионом превозе људи, жене, мајке са дјецом. Авион је лакше додати него сачувати људе.

Човјек је, кажу у нашем друштву, најдрагоценији чинилац. И од њега све започиње...

У свијету, а можда и у окружењу постоје авиокомпаније које егзистирају на „туђа леђа“. Преведено на наш језик – то су летачи. Наиме, летачи су најчешће својом вољом и уложеним трудом стекли дозволу летјења, потом се све чешће подвргавају новим тестовима знања што изискује



Капетан Владан Хустић

вријеме и одвајање од породице. Они једини из компаније лете по магли и олујним облацима, заноће на једном крају свијета, узлијећу са другог, проводе сате над неким простором. То су све турбуленције које се овим људима дешавају, и кад се коначно појаве на своме, често умјесто тоpline коју треба да осјете у бази своје авиокомпаније, заплусне их неочекивана хладна бура, немилосрда бирократија, лако буду п рекорени за ово или оно... Зар је све то достојно знању и звању у овој одважној професији? Које су, како изгледају и колико износе те „маните паре“ које летачи зараде?!

- Авиокомпанија у којој летим заснована је на летачком кадру који је она сама завриједила, школовала и оспособила. И то је њено и наше највеће богатство. Летимо све височије, на шира пространства и све сигурније. Наши авиони са симболом орла препознатљиви су у региону по много чему, најприје по модернизацији флоте и поштовању међународних стандарда. У то нас увјеравају и надлежне мјеродавне европске институције које се баве проблематиком безбједности цивилног ваздухопловства.

- У нашим авионима, заслугом свих нас је путницима обезбијеђен удобан смјештај, јефтин превоз и безбрижно летјење на домаћим линијама, свуда гдје летимо. Авијација је огледало наше земље и свих нас који томе доприносимо. А све то постижемо великом љубављу према професији, без обзира на многа одрицања. Нама, младим летачима је најважније да авиокомпанија буде носилац нових стремљења. Многи долазе и запошљавају се код нас, неки одлазе, неки се челници мијењају, други настављају, али наши “Ембраери” лете па лете и све више освајају небески простор љепоте. И ми смо са њима...

ПИЛОТ ИВАН ПАНТОВИЋ - ДИПЛОМАЦ “ХАРВАРДА НА НЕБУ”

Тиватски бастион ваздухопловства у коме се дуже од шест деценија његовала љубав према летјењу, представљао је плодни садник из чијих се коријена и данас у новије доба рађају ваздухопловни асови.



Из ризнице записа тиватског новинара Жељка Комненовића, преносимо занимљиву Одисеју млађаног Тивћанина, Ивана Пантовића, који се као ваздухопловац обрео на престижном америчком универзитету Дајтона да тамо заслужено стекне дозволу летјења за комерцијалну авијацију.

„Тако је један радознали дјечак, почетком миленијума, занешен слијетањем и полијетањем авиона на тиватском аеродрому, пожелио је да једног дана полети као птица. И птице су са авионима свакодневно летјеле, а дјечачић стасавао и одлучио се, без двоумљења, да дохвати оне допадљиве направе што узлијећу ка небу.

Иван је пратио летове авиона и стигао у Јужни Банат, подно вршачких винограда, да у здању наше најстарије летачке школе, данас модерне пилотске академије учи управљање авионом.

Пантовић је, летећи авионом, као бројни црногорски асови ваздухопловства прије њега, узлијетао над Вршком чуком, једрио уздуж југословенско-румунске границе, заокретао према Али бунару, прелетао Тамиш, допирао до врха Авале и низ Дунав, скретао према Белој Цркви, враћајући се у Вршац. Дуга летачка рута за стицање дозволе летења. Али само за спортско ваздухопловство.

То је Тивћанину био сигуран основ за даљу провјеру знања. Међутим, тих година, почетком друге деценије новог миленијума, авиокомпаније у југословенском региону су биле засићене летачким кадром, и Пантовићу је искрсла идеја да пође у Америку и у средини са богатиим летачким искуством и поузданим симулаторима летјења, провјери стечено знање и настави праксу даљег образовања. Током уласка на амерички „Embry Riddle Aeronautical University“ у Дајтони, Пантовић је упознао Америку и сазнао да ова велика земља распола-



же са 20 хиљада аеродрома. 170 су међународни, 120 регистрованих авио компанија, 300 хиљада авиона за путнички саобраћај и 20 одликованих универзитетских центара за обуку летача цивилне авијатике. Овај центар за обуку пилота и инжињера авијатике, на коме је полазник и Тивћанин Иван Пантовић је водећи у Америци и стога је назван „Харвард на небу“.

У Дејтони се од првог дана учи летјење. Тек што сам се смјестио, одмах су ми додijелили инструктора који ме назвао и рекао „сјутра летимо“. И то је то, само сам узео моје слушалице. На „flight deck“-у чекирамо лет, са инструктором испуним план, погледамо метео извјештај и летимо над обалом Атлантика све до оних разуђених Бахамских острва.

Један од најзанимљивијих летова који сам имао је онај са симулираним „кваром једног мотора“. Поред мене је био инструктор летења. Тада сам, по плану инструктаже, летио у „принуди“ над мочваром Окичави, преузимао све команде припреме за слијетање на неком од алтернативних аеродрома, обављао разговор са тамошњом контролом летјења о „emergensy“ ситуацији у којој се налазимо. Коначно сам, са радом једног мотора авион успјешно привео на слијетање, гдје су ме очекивали службе за спасавање.

Инспектор летјења је током лета, који сам самостално, рутински изводио, уписивао оцјене у неке табеларне рубрике, и на крају је изгледало заиста фантастично. Био је веома задовољан мојом практичном обуком.

Иван се осјећа поносним, јер ће на овом престижном ваздухопловном центру коме је у близини Кејп Кенеди, научити све потребно о летачкој професији и аеронаутичком инжењерству.

Тивћанин Иван Пантовић казује да је једини студент у Дајтони из Црне Горе. „Кад сам дошао професори су ми рекли да никад нијесу

имали студента из Црне Горе. Имао сам и презентације гдје су инсистирали да представим своју државу. То сам радио скоро свакодневно, било им је занимљиво. Неки професори ме чак и зову „Монтенегро“....

А ја растем до неба, као оно кад летим авионом, и осјећам велики понос на своје горостасне претке и територијално малу балканску земљу али упамћену колијевку знаменитих мудраца и јунака које велике империје никад нијесу имали“.



ОДИСЕЈА „БОКЕЉСКИХ“ КАНАДЕРА

Захтијевано је да СФРЈ у војној авијацији, на примјеру Канаде, Француске, Шпаније и Грчке, посједује савремене летеће „Канадере“ чувене противпожарне авионе универзалне намјене за гашење пожара и спасавања на води ЦЛ-215 „Canadair“. На предлог команде ЈРВ, југословенска влада је 1981. одобрила набавку ових ваздухоплова из



„Канадер“ југословенског РВ у акцији



Посада југословенских „канадера“

Канаде која је производила најбоље специјалне авионе у свијету, намијењене за гашење пожара.

Југославији су испоручена четири канадера што је сачињавало посебну флоту намијењену за специјалне војне и цивилне потребе. CL-215 „Canadair“ у противпожарној једини ЈНА располагали су са пет тона воде, у бришућем лету гасили ватрену стихију, локалних и ширих размјера. „Канадери“ су способни да за 8 – 12 секунди „усисају“ око пет тона воде, са морске, језерске или ријечне површине и потом је успјешно испусте на распламтјелу ватрену опасност. Да би се са повећаном одговорношћу руковало овим скупоценим летјелицама са вишеструком намјеном, одлучено је да се оне повјере саставу војног ваздухопловства и то јединици школованих авијатичара који су доказали вишеструка умијећа као најбољи летачи Акро групе. „Канадери“ су најприје стационирани на аеродром Земуник код Задра да би сврсисходно „покрили“ југословенскуобалу од Пуле до Улциња. Из Канаде, приликом примопредаје авиона понуђена је стручна помоћ у људима, међутим, одмах су Канађани схватили да ЈНА посједује стручно оспособљен летачки кадар којима могу да позавиде и технички развијеније европске земље.

Послије краће стручне обуке, група војних пилота-акробата постали су незамјенљиви руковаоци „Канадера“. Прве посаде чини-



Гасили пожаре од Истре до Румије

ли су капетани лета Радослав Кујунџић и Милан Матуловић, затим капетан Јозеф Халовић и заставник Жељко Ловрић. Касније су се придружили и остали пилоти Акро групе југословенског РВ. Других осам година руковања канадерима на Задарском аеродрому-у сретно доба југословенског заједништва. Хиљаде интервенција против пожара на обали и у континенталном делу од Истре, Велебита, Ловћена и Румије. Све до границе Албаније.

ЈНА је тада по налогу Команде РВ и ПВО, током 1991. године, два „Канадера“ измјестила из Задра на Црногорско приморје и били су стационирани су на тиватском аеродрому.

Посаде на канадерима су сачињавали потпуковник Милан Матуловић као командант ескадриле заједно са Радославом Кујунџићем. Остали летачи су били капетани лета Новак Марјан, Старчевић Душан, Иштван Виши, Мешић Мурадиф, Свилар Влатко и Васиљевић Марко. Авиомеханичари, Божановић Јован, Перо Каран, Перић Братислав, Аксентијевић Драган, Бобан Зоран, Пашић Перо, и Николић Перо.

Сагласност Команде ЈРВ да два приспјела „Канадера“ из Земуника прерасподеле на аеродром Тиват за противпожарне потребе регије сматрана је оправданом. Управа тиватског аеродрома је обезбиједила основне услове њиховог пристајања и редовног одржавања.

Посаде „Канадера“ на Црногорском приморју су љетњих мјесеци 1991, 1992. и 1993. биле често ангажоване. Гашени су пожари у Боки, у близини Никшића и Цетиња, у околини Режевића, Петровца и Бара. Велики допринос су дали у гашењу пожара у тиватској, херцеговској и будванској регији.

Дотле, сазрели су услови да се о овим авионима донесе одлука за коначним одређивањем власника. Постојала је могућност да то буде Влада Црне Горе; ресорно Министарство унутрашњих послова или Министарство саобраћаја и Министарство одбране. И данас су присутна сведочења да су из Тивта упућивани захтјеви свим општинским функционерима од Херцег Новог до Улциња и Цетиња али није било одговора. О свему је ћутала и Подгорица. Надмудривање са црногорским руководством трајало је мјесецима од 1992. до 1994. године. Ћутали су у влади Црне Горе, у Министарству унутрашњих послова. Изгледало је да су овом региону у којем сваког љета пламте пожари „канадери“ сувишни, наводно зато што су - војни.

Дотле у командама ЈНА све је више било раскола и расхода. Показало се да су и материјална средства исцрпљена. „Канадери“ на Тиватском аеродрому су били остављени на милост и немилост. Редовни сервиси авиона и издацидохотка чланова посаде су испуњени и постали нерјешиви. Аеродроми Тиват и Подгорица нијесу имали овлашћења да из својих фондова улажу у одржавање летјелица и финансирају посаду. На рјешавање судбине затечених „Канадера“ на тиватском аеродрому чекало се готово три године, али одговора ниоткуд.

ПОСЛЕДЊИ КОМАНДИР ЕСКАДРИЛЕ КАНАДЕРА

Коначно, неко је из органа „војних власти“ одлучио да се „Канадери“ измјесте на аеродром у Батајници. Није се дуго чекало, Убрзо су прелетјели из Батајнице за Сурчин а одатле према јужном коридору за потребе Грчке. О „Канадерима“ се више ништа није дознавало.



Продати Грчкој 1995.



Матуловић у кокпиту „Канадера“

Зна се да су се врли југословенски авијатичари, некадашњи поносни виртуози звјезданих висина Акро групе, уважени чланови посаде наших „Канадера“ вратили из Батајнице празних руку. О њиховој судбини говори чланак тиватског новинара Жељка Комненовића „Последњи командир ескадриле канадера“ објављен 2008. у београдској „Политици“.

Четири противпожарна авиона, популарна канадера „ЦЛ 215“ из састава противпожарне ескадриле тадашње Војске Југославије са 13 резервних мотора и комплетном пратећом опремом средином 1995. полетјели су последњи пут са аеродрома Голубовци. Крајње одредиште била је Атина где су продати једном грчком бизнисмену. Једним од четири ваздухоплова управљао је тада „свјеже“ пензионисани командир ескадриле, пуковник Милан Матуловић који своје пензионерске дане сада проводи у Тивту.

Задранин који није могао да се помири са распадом Југославије и грађанским ратом 1990. из војног аеродрома Земуник са својом јединицом долетео је на подгорички аеродром, не желећи да мијења заставе и униформе. Један од најискуснијих „летећих ватрогасаца“ бивше Југославије каже са сјетом да је продајом канадера учињена непоправљива штета. Тадашње власти сматрале су да се са шумским пожарима могу носити ватрогасне јединице, али као што и обично бива, живот их је у пракси демантовао. Последњих неколико љетњих сезона, пожари бијесне и на Приморју и у залеђу Црне Горе, а пољопривредна авијација и локални ватрогасци не могу да зауставе ватру, док шуме систематски нестају. Матуловић, који је био

и последњи командир ескадриле „канадера“, безуспјешно се залагао да се ови јединствени и скупопцјени авиони задрже.

„Цио радни век провео сам у ратној авијацији, што као наставник летјења, што у акро групи „Летеће звезде“, а половину на канадерима. Таква је била судбина и моја и тих авиона – да их из Хрватске доведем у Црну Гору, а онда да их одведем у Атину где су продати приватнику. Са грчким пробним пилотима смо сваки авион испитивали



Милан Матуловић

да би се они увјерили у стање ваздухоплова. Били су веома задовољни како са техником, тако и са нама, екипом који је тај посао обављала професионално”, каже Матуловић.

Овај пилот који има више од 4.000 сати лета што је довољно за неколико летачких каријера истиче да се увијек најбоље осећао у ваздуху. Највећи дио пензионерских дана проводи на мору, ронећи или ловећи лигње. Сања да се врати пилотирању, али је свјестан да је све мање могућности да држава његово огромно искуство искористи.

Ратно ваздухопловство ЈНА канадере је набавило 1981. и они су све до избијања рата у Хрватској били смјештени у бази Земуник. Матуловић и његове колеге двије деценије успјешно су гасили пожаре од „Вардара па до Триглава“, чак и на Дебелом бријегу 1991. док су испод њих бијеснили сукоби на дубровачком ратишту. Колико су били успјешни свједочи податак да један од некадашњих југословенских канадера „ЦЛ-215” и данас држи светски рекорд у броју бацања водених бомби у једном дану. Посада коју су чинили капетан Радован Катанић и копилот Радослав Кујунџић је гасећи велики пожар на Хвару 1983, извела чак 225 бацања воде за 24 сата, што је непревазиђен резултат у свијету. Овај податак као потврду квалитета својих авиона и фабрика „Бомбардиер аероспаце” наводи на свом званичном интернет сајту.

Цијена новог канадера ЦЛ-415 је око 26 милиона долара на шта треба додати и цијену обуке летачког и техничког особља. Овај авион тражи искусне пилоте за глисирање по мору при брзини од 130 километара на сат и бацање водених бомби са само пар десетина метара висине. Да би пилот почео да лети на канадеру, мора имати најмање десет година летачког искуства на другим ваздухопловима, а да би од копилота постао капетан, пилот на канадеру мора да сакупи најмање 370 сати лета.

БАЛОНИ НАД БОКОМ

(Из пера Маша Мишка Чекића)



Аустријски балон узлијеће изнад Лепетана

На простору између изворишта Плавда и првих лепетанских кућа смјестила се невелика раван. Увукла се у падине Врмца, као дијете у скуте матере. Путник намјерник би рекао да бјежи од мора које га запљускује, од орјенских бура које стално пријете, од јужине која зна да спусти облаке до врхова стабала. Само зрацима сунца не бјежи. Истина, они закасне јутром, али се ушушкају и загрле сваку лат траве, до пред сами крај дана. И све се то нама само чини.

Са морем је у љубави јер што оно однесе, воде врмачке брзо надомјесте, а буре - истина, пријете мада је, готово увијек, заобићу или тек репом дотакну.

Читав крај, незнано када, постаде власништво перашке и которске господе за чији рачун тежаци засаде винограде, маслињаке и друге воћњаке.

У мирној бокељској вали смјењивали су се вијекови, војске и господари, али се мало што мијењало све док у Боку Которску нијесу стигле аустроугарске трупе и нова власт. Из дана у дан Бока Которска је постајала велика тврђава и касарна за хиљаде војника. Маслине и грожђе нису имали посебан значај за све бројнију војску, па је за око војних власти запала и наша мирна лепетанска вала. Имала је све предуслове да постане дио велике војне базе.

И би тако! Граде се зграде за смјештај опреме и војске, пристаниште, официрски клуб, а на крају и велики хангар за смјештај балонске јединице која је била дио ваздухопловних снага Аустро-уграске војске. Прва балонска јединица у тој војсци формирана је још 1866. године. Почетком XX вијека балонство је било једина грана ратног ваздухопловства, али је све динамичнија авио индустрија брзо нашла велики осланац у војскама европских сила.

Године 1912. Команда аустроугарске војске у Пули оснива ваздухопловну станицу-службу за потребе ваздушних бродова и експерименталну морнаричко-ваздухопловну јединицу под заповједништвом Виктора Клобучара, који је тако постао први заповједник аустроуграског морнаричког ваздухопловства. Број балона и авиона стално се повећава, а од 1912. уводе се и хидроавиони. Ускоро се, под Клобучаровим заповједништвом, оснивају нове морнаричке базе и аеродроми на јадранској обали. Међу пет великих морнаричко-ваздухопловних база је и Бока Которска. Граде се аеродром у Суторини и хидропланска база у Кумбору.

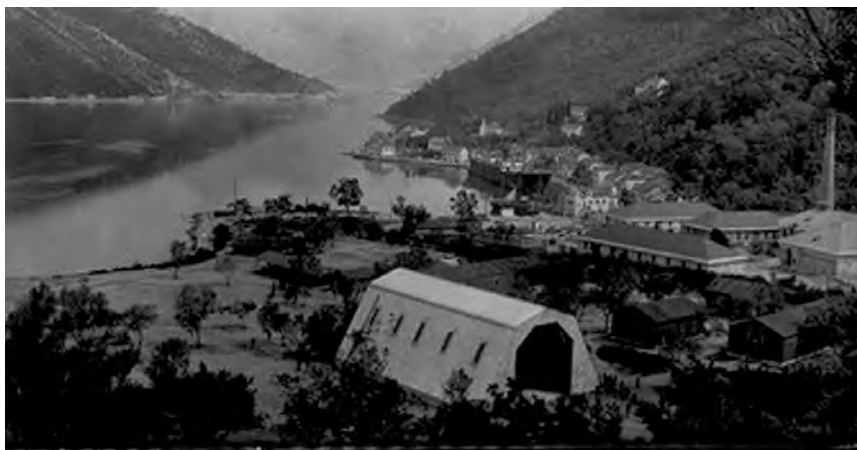
Први прелети италијанских авиона у Првом свјетском рату, а потом и бомбардовање Боке Которске, ангажују и балонску јединицу стационирану у Лепетанама. У циљу помоћи у одбрани Арсенала, флоте, хидропланске базе, Аеродрома, бројних фортификација, касарни и насељених мјеста користе се балони који су могли досећи висину и до 3.000 метара. Посебно су коришћени у извиђачке сврхе. Извиђачки балони били су везани челичним конопима како их ваздушне струје не био однијеле. Високо уздигнути, били су погодни за осматрање и уочавање непријатеља, а значајну улогу имали су у корекцијама топовске ватре. Њихова спорост, а уз то су били лака непријатељска мета, допринијела је да убрзо након И свјетског рата постану прошлост, бар када је војска у питању.

Дио балонских јединица од 1916. године у аустроуграској војсци били су и голубови писмоноше чија је задаћа била да преносе вијести до командних станица или су пуштани у случају било каквих незгода са балоном. Мада о томе нисам нашао архивску потврду, вјероватно је током рата у Лепетанама била и станица голубова писмоноша.

Оснивање балонске јединице у Лепетанама има и посебну симболику у историји ваздухопловства. Балонство се вратило дома! Ми можда јесмо заборавили, али историја памти: први човјек који је на балканским просторима полетио балоном је Бокељ Карло Мазаровић. Он је први лет балоном извео над Загребом 15.децембра 1789.године, само шест година након што се полетјела браћа Монтголфьер, Французи, којима припада слава проналазача балона. И Виктор

Клобучар, под чијим се заповједништвом десила морнаричко-ваздухопловна база Бока, вратио се у Боку Которску, гдје је до пензионисања 1931. био заповједник Поморског арсенала.

У сваком случају, Лепетане односно Тиват били су ваздухопловни центар много прије него ли је у Тиватском пољу слетио први авион. Уосталом, тиватски Арсенал био је домаћин првим хидропланским авионима који су стигли у Боку Которску, а касније ће бити стационарни у Кумбору. Можда чак и првим ванземаљцима, ако се присјетимо старе приче о Бобовцу!?



Аустроугарска база балона у Лепетанима почетком вијека



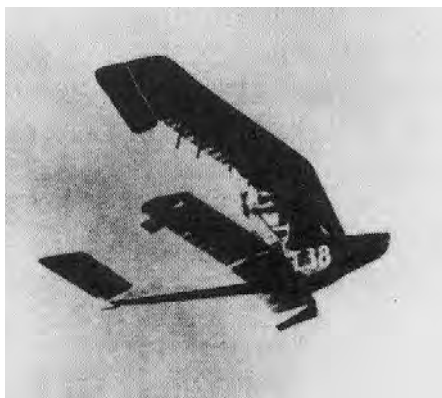
Припрема балона за полијетање

⁹ Фотографије са сајта бечког универзитета.

АУСТРОУГАРСКИ ХИДРОАВИОНИ У БОКИ

Моћна аустроугарска творевина је са првом деценијом двадесетог вијека умислила да ће овим простором вазда газдовати. Под ратном командом нашла се и Бока Которска. У њеним увалама, 1913.године, усидрени су хидроавиони. Они ће царској морнарици бити у припомоћ у очувању окупиране територије. Хидроавиони су били „лохнер типа Л“ наоружани са два митраљеза а посаду су чинила два летача. Кумбор је сеоце са благим ртом уронут у

море, а копнени дио под зеленилом бршљена прикладно је коришћен за војну базу. Према мору примјетан тјеснац. На другој обали уз оморике Луштице стоје и данас тајанствена удубљења, подесна за прикривање хидро авијације. На команду стартовања летјелице би из ове тамне унутрашњости испловиле, и из залива полетјеле према



(Wolfgang Geber: Unser Gebit Boka, Gratz, 1918.) Аустроугарски хидроавион стациониран у Кумбору 1914.



Хидропилот аустријске авијације

одредишту.

28.јула 1914. Аустроугарска је објавила рат Србији и Црној Гори, што је значио почетак Првог свјетског рата. 2.августа, један аустроугарски авион извиђао је и фотографисао позиције црногорских топова на Куку, Крстачу и Пашинграду, који су угрожавали аустроугарску флоту у Бокоторском заливу. Трећег августа аустроугарски авиони су са већ припремљених и посједнутих летишта сјеверно од Саве и у источној

Босни, отпочели летове над Србијом бацивши неколико бомби на војна складишта код Раље, јужно од Београда. Били су то први борбени летови у Првом свјетском рату.

На фронту према Црној Гори нарочито се истицала ваздухопловна јединица аустроугарске морнарице која се састојала од три хидроавиона стационирана у Кумбору у Боки Которској. Од августа до децембра 1914.године, ови хидроавиони извршили су више од 170 летова са преко 230 часова налета. Они су у почетку извиђали, углавном црногорске положаје око Боке и вршили реглажу артиљеријске ватре са бродова који су тукли црногорску артиљерију. Од 15 августа, послје првог бомбардовања положаја на Крсцу, ови авиони су скоро свакодневно извиђали и бомбардовали Будву, Бар, Улцињ и Жупу. Сарађивали су и са аустроугарском флотом, која је нападима на Бар и поморске комуникације савезника, покушавала да омете снабдијевање Црне Горе и Србије, помоћ од савезника преко обала Јадрана. Из Боке је дејствовала и једна јединица сувоземног аустроугарског ваздухопловства, која је била стационирана на летишту код Игала.

ХИДРОАВИОНИ СЛЕТЈЕЛИ У БОКУ МАРТА 1913.

Рече професор са Сорбоне, да је највећи пријатељ ИСТИНЕ - ВРИЈЕМЕ, њен највећи непријатељ је ПРЕДРАСУДА, а њен стални пратилац је ПОНИЗНОСТ. Овим постулатом је растао и калио се тиватски новинар Синиша Луковић.

Из личне архивске грађе Луковић нам пружа драгоцене приказе првих аеропланских летјења над Боком которском, знатно прије од оних које наводи званична историографија црногорског ваздухопловства.

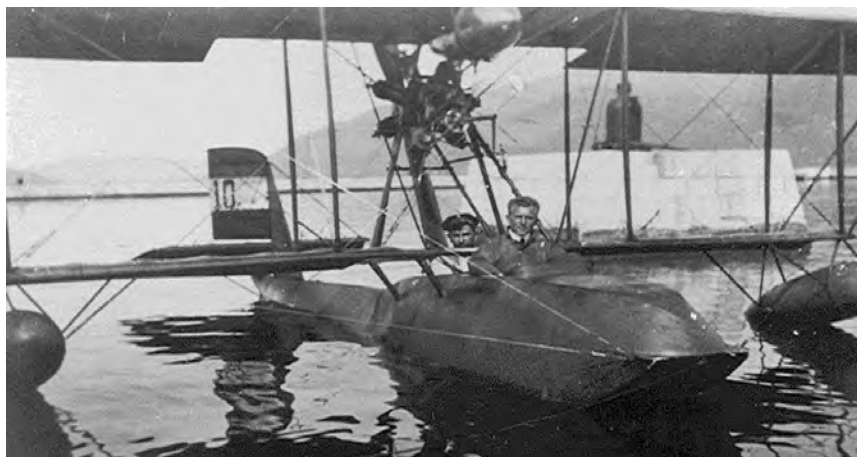
„23.марта 1913. у Боку которску је бродовима приспио контингент од три аустро-угарска хидроавиона (flugboot) и 14 пилота, извиђача и механичара. Успостављена је привремена база хидроавијације под командом пилота, поручника бојног брода Венцела Возечека и већ крајем марта 1913. аустро-угарски хидроплани С-8, С-10 и С-12 редовно и свакодневно из тиватског залива полијећу на мисије извиђања српско-црногорских борбених операција против Турака на Скадру. За разлику од авиона Приморског аеропланског одреда српске војске који су тада као савезници Црногораца летјели са територије данашње Албаније, са аеродрома Барбалуш близу Скадра, аустро-угарски хидроплани летјели су са територије данашње Црне Горе - из Бококоторског залива.

Затим, Бока Которска ће 15.децембра обиљежити чак 227-ту годишњицу свог првог ваздухопловца! Наиме, 15.децембра далеке

1789. године Пераштанин Карло Мазаровић, први летач на јужнословенским просторима у свом се аеростату (балону) виноу у небо над Загребом. Мазаровић је крајем 18. вијека посједовао властити балон, набављен највјеројатније у Француској, а са којим је летио по многим метрополама хабсбуршког царства у Чешкој, Баварској и Аустрији. Мазаровић је успјешним тридесетоминутним летом 15. децембра 1789. године задивио Загрепчане пред којима се у балону други пут у небо виноу већ у јануару 1790. Све то бокељски је летач извео само шест година након првог лета балоном у историји човјечанства, а који су у Француској извела браћа Монголфије

МОРСКИ ЛЕТАЧИ ИЗ БОКЕ

У рано пролеће 1913. године једна моћна међународна поморска армада патролирала је водама јужног Јадрана уз албанску и дио тадашње црногорске обале, између ушћа ријека Бојане и Дрима. Дио тих пловила чинили су и аустроугарски бојни бродови. На палубама аустро-угарских бојних бродова била су укрцана и три мала хидроавиона типа „Donnet-Lévêque“ чије ће тадашње коришћење ући у свјетску ратну историју.



Хидроавион Donnet Leverque Plattner 3 у тиватском заливу

Наиме, након што се показало да је практична употреба хидроавиона са палубе бојних бродова класе „Radetzky“ врло компликована због недостатка простора и адекватних дизалица за подизање авиона из мора на брод, три аустро-угарска хидроплана допремље-

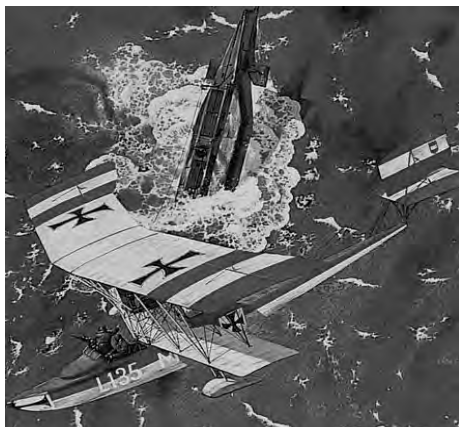
ни су пловним објектима у Боку гдје је при тадашњем Поморском арсеналу у Тивту уређена привремена хидропланска база. Убрзо су крајем априла 1913. ови хидроавиони из тиватског залива полетјели на прве задатке визуелног осматрања и фото-снимања терена на самим јужним границама аустро-угарске империје, те око Скадра и дуж црногорске и албанске обале, при чему су се показали изузетно успјешним. Тиме је Ратна морнарица Аустро-Угарске постала прва морнарица у свијету која је тада ново и модерно техничко средство – хидроавион употребила у ратне сврхе, а у богатој повјесници Боке Которске маркиран је још један тренутак када је овај крај био позорница догађаја значајних и за свјетску историју.

Убрзо након овог успјелог експеримента, ратна морнарица Аустро-Угарске своју привремену хидропланску базу из Тивта пресељава у Кумбор и даје јој статус сталне базе за хидро-авионе. Под званичним називом *Seeflug station Kumbor*, хидропланска база у Боки била је друга те врсте на источној обали Јадрана, након оне у Пули коју је Аустро-Угарска основала 1910.

Са избијањем Првог свјетског рата 1914. године, хидропланска база у Боки поновно долази на прву борбену линију јер су њени авиони и особље стално ангажовани за потребе оближњег ловћенског фронта и борби аустро-угарских са црногорским трупима. Историја се поновно почиње писати – 15.августа 1914 из Боке полијеће аустро-угарски хидроавион Е-18 са поручником бојног брода Константином Маглићем за командама који успјешно бомбардује црногорске положаје на превоју Крстац на Ловћену. Био је то први случај на овим просторима у коме је један хидро-авион бомбардовао циљеве на земљи. Охрабрени успјесима, морнарички пилоти из Кумбора све су агресивнији и смјелији тако да већ 23.октобра црногорске положаје у околини Бара истовремено нападају три хидроплана и то Е-18, Е-33 и Е-34, а 9. новембра авион са посадом коју су чинили поручник фрегате Пребанда и наредник Дворжак обавља и први ноћни напад на циљеве у близини Бара.

Ратне године доносе све више напрезања посадама хидроплана у Кумбору који су свакодневно на задацима изнад јужног Јадрана, нападајући британске, француске и италијанске бродове и подморнице, а неријетко и врло добро брањене морнаричке базе у Италији, посебно ону у Бриндизију. Број авиона и особља у Кумбору стално је у порасту, тако да ће ова хидропланска база са само 3-4 хидроавиона колико их је, 1913. до септембра 1918 нарасти на чак 45 авиона са великим бројем пилота, осматрача и механичара.

ХИДРОАВИОНОМ ПОТАПАЈУ ПОДМОРНИЦУ



Потапање подморнице „Foucault“

Средином Првог свјетског рата аустроугарска авијација испишију пионирске странице свјетске историје ратовања на мору - 15.септембра 1916. године, летећи назад из Драча у Кумбор, аустро-угарски хидроплан Л-132 типа „Лохнер“ са посадом коју су чинили пилот, поручник бојног брода Димитрије Коњовић и осматрач, поручник фрегате Максимилијан Севера уочили су на око 10 миља југоисточно од рта

Оштро улаза у Боку, француску подморницу „Foucault“ на површини мора. Коњовић је заједно са хидропланом Л-135 у којем је била посада коју су чинили поручници фрегате Валтер Железни и Ото фон Климбург, одмах напао француску подморницу, гађајући је бомбама. Три од прве четири испуштене бомбе причиниле су тежа оштећења на француском ратном броду – акумулаторске батерије и електро мотори су оштећени, вода је продирала у подморницу и „Foucault“ је полако почела да тоне. У наредних скоро пола сата престрављена посада француске подморнице згрожено је посматрала казаљке дубиномјера док је тешко оштећени „Foucault“ лагано тонуо у дубине Јадрана, а морнари се очајнички борили да зауставе продор воде и подморници врате погон. Када се већ све чинило изгубљеним, а „Foucault“ потонула до дубине од 80 метара гдје је већ пријетила огромна опасност да снажни водени притисак просто здружи њен труп, Французи су успјели да испразне баластне танкове и тешко оштећена подморница је кренула ка површини мора. Чим се „Foucault“ поновно промолио из морских дубина, аустро-угарски хидроплани су га поновно напали, испустивши још четири бомбе које су пале у непосредну близину француске подморнице, нанијевши јој нова оштећења. Командант „Foucault“-а, поручник бојног брода Леон-Анри Деван, наредио је својој посади да напусти брод. Видјевши да Французи излазе на палубу подморнице и скачу у море, пилоти Коњовић и Железни, одустали су од даљег напада.



Хидроавион V Schupita 1301 Donnet Leverque No 10 у Тивту, 1913.г.

У изузетно храбром али и галантном чину, аустро-угарски пилоти су потом своје хидроплане спустили на узбуркану површину Јадрана и довели се у близину „Foucault“-а који је тонуо. Коњовић и Железни на своје авионе примили су свих 29 чланова посаде француске подморнице која је убрзо заувјек нестала под валовима Јадрана. Претрпани хидроавиони који више нису могли полетјети, ваљали су се по великим таласима, али Аустро-Угари нису жељели да напусте своје домалопређашње непријатеље – француске бродоломнике, држећи их на својим авионима све док из Боке није допловила аустро-угарска торпиљарка Тб 100М која је преузела посаду „Foucaulta“ и одвела је у Тиват. То што су управо постали први људи у свјетској историји ратовања који су из авиона потопили подморницу, за Коњовића, Железног и њихова два саборца било је мање битно од племените жеље да витешки помогну савладаном противнику и спасу све француске подморничаре.

Због свог војничког успјеха, хидроавијатичари из Кумбора добили су бројна аустро-угарска одликовања и признања. Отац поручника бојног брода Валтера Железног, у писму сину међутим, наглашава оно најважније: „Врло сам задовољан Твојим успјехом, посебно тиме што ни једна мајка неће плакати због потапања француске подморнице и Твог спасавања посаде. Отмени гест одавања почести противнику, какав је риједак случај у свијету, стигао је и од самих Француза који су, додуше са 52 године закашњења, одлуком своје Владе 14.децембра 1968, због спасавања посаде „Фоуцаулта“, Димитрија Коњовића одликовали медаљом за исказану храброст, хуманост и милосрђе у борбама на мору. Умјетничка графика која приказује сцене спаса-



Димитрије Коњовић - први авијатичар који је потопио подморницу

вања француских подморничара тог септембарског дана 1916. из Јадрана пред Боком Которском и данас се налази на званичном сајту француске Морнарице.

Игром случаја, хидроплани из Боке и њихов командант -поручник бојног брода Димитрије Коњовић, Србин родом из Сомбора, уплели су се и у судбину културног блага јужнословенских народа.

Димитрије Коњовић потиче из угледне породице. Његов старији брат био је познати српски композитор Петар

Коњовић, а брат од стрица познати сликар Милан Коњовић.

Послије четворогодишњег школовања у академији и усавршавања на различитим типовима бродова, пловио је по Медитерану и удаљеним океанима. Током тих путовања истакао се као навигациони официр, па му је повјерена дужност навигатора ескадре а затим и већих флотних састава. Први свјетски рат затекао га је као поморског официра у Аустроугарскј ратној морнарици. Када се крајем 1914. указала повољна прилика, пријавио се на курс пилотаже који је завршио за свега 15 дана. Од стране аустроугарске команде постављен је за



„Икарусов“ авион у хидропланској бази у Кумбору

заповједника свих хидробаза на сектору од Шибеника до албанске границе. Команду је у сједишту сектора у Кумбору, у Боки Которској, преузео 16. јануара 1916. године. На том положају остао је до краја рата.

Након рата, као капетан фрегате Коњовић је 1918. године сачекао побједничке јединице војске Краљевине Србије и предао им флоту и укупан војни ефектив аустроугарске војске у Кумбору. Коњовић је био пробни пилот „Икарусовог“ школског хидроплана „ШМ“.

Након што је жељезницом превезена до Боке, у Кумбору је крајем априла 1925. извршена званична предаја прве ескадриле од шест хидроавиона Краљевском поморском ваздухопловству.

КАКО ЈЕ СПАШЕНО „МИРОСЛАВЉЕВО ЈЕВАНЂЕЉЕ“

Једног хладног зимског дана 1916. Коњовић је кренуо на задатак бомбардовања бродова албанске луке Сан Ђовани ди Медуа преко које су се тада у Италију евакуисали српски и црногорски војници након краха фронтова и аустро-угарског освајања те двије државе. Међу хиљадама војника и избјеглих цивила, на један од бродова укрцавао се и будући српски патријарх Димитрије, а људи који су пратили благајну Краљевине Србије на брод су унијели, у специјално запечаћеном пакету и најстарију српску књигу „Мирослављево јеванђеље“ из 12. вијека.



Димитрије Коњовић

Скривен мутним облацима, ненајављено, уносећи панику међу онима који су се покушавали укрцати на бродове, искрснуо је аустро-угарски хидроавион. Летио је веома ниско, а у луци настаје паника јер су сви очекивали да ће почети да падају бомбе. Међутим, на опште изненађење, аустро-угарски хидроплан се направивши три круга изнад брода, удаљио и свој смртоносни терет бомби умјесто на људе, избацио у море. Нико од људи у Сан Ђованију де Медуи није знао да је за командама тог хидроплана аустро-угарски официр Ди-

митрије Коњовић који је својим надређенима касније објаснио да је бомбе бацио у море, јер је видио бродове пуне цивила, а то никако не може бити ратни циљ. Таква Коњевићева чојска али и потенцијално за њега врло опасна одлука јер се изложио опасности доспијећа пред пријек војни суд, спасила је бројне људске животе, али и најстарију књигу српске књижевности – “Мирослављево Јеванђеље”.

„ТРШЋАНСКИ ОРАО“ ИЗ ХЕРЦЕГ НОВОГ

Из Боке је и најуспјешнији аустро-угарски морнарички пилот-ас Првог свјетског рата –барон Готфрид фон Бенфилд, рођен 6.фебруара 1890. године у Херцег Новом. Човјек који је остао запамћен под надимком „Тршћански орао“ и који је постигао 25 ваздушних побједа над противницима током Првог свјетског рата. Тиме је проглашен као најтрофејнији морнарички пилот аустро-угарске ратне авијације.



Готфрид фон Бенфилд

Овдје наводимо један од многих подвига тада 27.годишњег Готфрид Бенфилда. Наиме, Готфрид је у ноћи 13. маја 1917.године, полетио из морнаричке базе у Трсту, хидроавионом двокрилцем „А-11“, „Oeffag H-FB“. Летећи над сјеверним Јадраном, Бенфилд је у тамној ноћи неба, око 22.30 часова, уочио обриси још једног хидроавиона. Мрак је био превелики да би млади аустро-угарски пилот прецизно идентификовао тип авиона са којим се сreo, али је видљивост ипак била довољна да Бенфилд примијети непријатељске – италијанске ознаке на њему. Не оклијевајући ни тренутка, Бенфилд је напао изненађеног противника, засипајући га прецизном ватром из свог митраљеа. Фатално погођен, италијански хидроавион се срушио у црно море у близини ушћа ријеке Примеро. Била је то девета потврђена ваздушна побједа поручника бојног брода Готфрида Бенфилда и историјска, прва ноћна побједа једног аустро-угарског пилота над противником у Првом свјетском рату.

Овај млади морнарички летач је до краја 1918. постао је познатији ваздушни ас који је поред првих 9 , забиљежио и још 15 побједа над

савезничким ваздухопловима. Овај човјек је својом храброшћу стекао надимак „Тршћански орао“ у верзији њемачког „Црвеног барона“, и потпуна непознаница у свом завичају – Боки Которској, јер се родио у Херцег Новом.



Аустријски морнарички пилоти

Готфрид Бенфилд је поријеклом Ирац, а његов дјед Томас био је официр у британској војсци, почетком 19.вијека затекао се у Баварској гдје се оженио једном аустријском племкињом. Његов син, Готфридов отац Ричард, родио се 1836. године у Бечу, добио је аустријско држављанство и ступио у аустро-угарску Ратну морнарицу, и наставио се у Херцег Новом гдје му се 1890, у вријеме када је Аустро-Угарска Боку Которску претварала у своју најважнију ратну базу на јужном Јадрану, родио син Готфрид.

Младић је наставио породичну традицију и определијели се за војнички позив., завршио Средњу војну школу у Санкт Пелену, а након тога и Морнаричку војну академију у Риједи гдје је дипломирао 1909 године. Ратну авијацију је заволио у ранијим годинама па 1912, тада већ у чину поручника фрегате, бива одабран за школовање у једној од првих група аустро-угарских морнаричких пилота. Након завршене пилотске школе у Виенер-Нојштату, Бенфилд је 1913



Фон Бенфилд испред свог хидроплана

послат у Француску на усавршавање чувену летачку школу „Donnet-Lévêque”. Ту му је ментор био један од најпознатијих европских пилота тог доба, Француз Жан-Луј Коно. Млади Новљанин је потом послат у аустро-угарску хидропланску базу Света Катарина на истоименом острвцу код Пуле, гдје се обучава у летјењу на хидроавионима све до почетка I свјетског рата.

Након избијања рата, Готфрид Бенфилд добија свој први хидроавион, Е-21 типа „Лохнер”, који је био додијељен аустро-угарском бојном броду „Zrinyi”. Са тим бродом млади пилот се враћа у свој зајичај – Боку Которску гдје лети прве борбене мисије против црногорске војске које укључују извиђачке и мисије бомбардовања црногорских положаја на Ловћену и код Бара. Не дуго потом, поновно је прекомандован у Пулу гдје службује као тест-пилот и инструктор, да би 1915. након уласка Италије у рат против Аустро-Угарске, био додијељен новоформираној аустро-угарској хидропланској бази у Трсту гдје убрзо постаје њен командант – положај који је задржао до краја рата.

Летећи над Тршћанским заливом у двосједном „Лохнеру Т” Л-47 са осматрачем, поморским кадетом Херибертом Стробл-Едлером, 15. јуна 1915. долази до своје прве побједе, оборивши један италијански осматрачки балон код Изонца. Већ у септембру те године на истом простору животни пут поновно му се укршта са његовим некадашњим ментором – Французом Коноом, који је сада на противничкој страни. Бивши ученик Бенфилд сада надмашује свих не-



Аустроугарски извиђачки авион тип Л - Лохнер

кадашњег учитеља и Коноов авион типа “Curtiss FB” након краћег окршаја са његовим “Лохнером”, изрешетан Бенфилдовим мецима, одступа у облаку дима, али ова побједа Бенфилду није званично призната јер није потврђено да се француски авион доиста и срушио.

Након пар дана, на нишан пилота из Херцег Новог долази један италијански авион двосјед и већ првим рафалом Бенфилд убија осматрача – Италијана, након чега се пилот италијанског авиона, извјесни Француз по имену Вожеоа (Vaugeois) даје у бијег, оштро пикирајући до саме површине мора. Пратећи противника, Бенфилд наставља пуцати, на што му француски пилот узвраћа, повремено се окрећући супротно од смјера у којем лети његов авион, да би могао гађати из митраљеза свог погинулог осматрача. Ипак, оставши без муниције и задобивши још неколико погодака у мотор, упорни Француз је морао принудно слетјети на површину Јадрана и предати се аустро-угарском пилоту. Искрено задивљен храбрим отпором противника, Бенфилд те вечери у својој бази у Трсту, у за то вријеме уобичајеном центламенском и витешком маниру, заробљеног непријатеља позива за свој сто у кантини да заједно попију пиће “и наздраве храбрости”.

Почетком 1916. Бенфилд добија нови хидро-авион – једносјед Л-16 типа “Лохнер М” са којим до 15.августа постиже још шест потврђених и двије непотврђене ваздушне побједе, да би у септембру и октобру те године наизмјенично летио у авионима типа “Албатрос” и “Ханса-Бранденбург ФБ”, настављајући да ниже побједе над италијанским и француским пилотима. Након тога, за аустро-угарске

пилоте историјске прве ноћне побједе у ваздушном боју 31. маја 1917, поручник бојног брода Готфрид Бенфилд бива 17. августа 1917. одликован медаљом Витешког реда Марије Терезије, највећим аустро-угарским војним признањем.

Са медаљом коју му је предао аустријски цар Карло I, Бенфилд добија и племићку титулу барона, а авијатичар родом из Херцег Новог улази и у историју као посљедња особа на свијету која је добила орден Витешког реда Марије Терезије.

По завршетку рата у којем је 1918. био и рањен, Бенфилд 1920. напушта Трст који је у међувремену припао Италији и одлази у земљу својих предака - Велику Британију. Након што је добио британско држављанство, ту се почетком двадесетих година прошлог вијека бавио пословима поморског спасавања, да би му се онда животни пут поновно укрстио са завичајем – Боком Которском. Наиме, Бенфилд се у Енглеској жени контесом Маријом Трипковић, кћерком богатог италијанског бродовласника Диодата Трипковића, поријеклом из Доброте код Котора.

ГОТФРИДОВ И МАРИЈИН СИН ПРИЈАТЕЉЕВАО СА ПИКАСОМ И МАРИЈОМ КАЛАС

Настанивши се у Њукастлу, Готфрид и Марија 1922. године добијају сина Рафаела-Дагласа, свијету касније познатијег као Рафаела де Бенфилд-Трипковића (Raffaello de Banfield Tripovich). Рафаело, син новског авијатичара и богате наследице бокељског бродара, школовавши се у Швајцарској, Италији и на Националном конзерваторијуму у Паризу, постаје један од најугледнијих британских композитора и диригената друге половине 20. вијека. Поред осталог, компоновао је балете “Le Combat”, “Quatuor”, “Una lettera d’amore di Lord



Барон Готфрид фон Бенфилд

Byron”, “Acostino”, опера-једночинке “Colloquio col Tango ossia La Formica” “Alissa”, композиције за симфонијски оркестар “Liebeslied”, “Searle”, “Der Tod der Geliebten” и друге, радио је у Француској, Великој Британији, Италији и САД, друговао је и умјетнички сарађивао са Паблом Пикасом, Жаном Коктоом, Леонардом Бернштајном, Хербертом фон Карајаном и Маријом Калас, а био је и дугогодишњи умјетнички директор театра “Giuseppe Verdi” у Трсту.

1923. Готфрид Бенфилд се враћа у Трст гдје добија италијанско држављанство и од свог таста преузима вођење бродарске компаније “Diodato Tripovich & Co”. Главни посао ове фирме било је спашавање потонулих бродова у чему је Трипковићева компанија била једна од најјачих у Италији. Због тога је, поред осталог, Бенфилд са својом фирмом руководио великом акцијом подизања са дна мора у Таранту великог италијанског бојног брода „Conte di Savoia” кога су у изванредно храбром ваздушном нападу на главну поморску базу Италије новембра 1940. године, потопили његове колеге – британски монархички пилоти са носача авиона „Illustrious”.

Некадашњи аустро-угарски пилотски ас постаје једна од славних личности Трста, града у којем је био чувен по надимку „Наш барон”. Због свог угледа и доприноса приликом чишћења Суецког канала од олупина из арапско-израелског рата 1956 године, Бенфилд бива именован почасним конзулом Републике Француске, а за тај свој рад добио је и највеће француско одликовање – Медаљу легије части 1977 године. Готфрид Бенфилд је 1984. издао своје мемоаре под називом „Орао из Трста”.

Херцеговски пилот кога данас готово нико не зна у његовом завичају, аустро-угарски ратни херој који је летио у преко 400 борбених мисија, барон Готфрид фон Бенфилд, умро је 23. септембра 1986. године у Трсту у 96-тој години живота.

Син Рафаело де Бенфилд-Трипковић умро је 7. јануара 2008. године у Трсту, на жалост, не оставивши потомке за собом.

БОМБАРДОВАЊЕ ПОДГОРИЦЕ 1915.

Током злослутног прољећа 1915. године, аустроугарски авиони навођени са Приморја надлијетали су територију Црне Горе ради извиђања и бомбардовања незаштићених градова. Највише су нападани Цетиње и лука Бар у којој се искрцавала помоћ савезника. Бомбардовање са највише жртава доживјела је Подгорица шестог априла 1915. године.

По наређењу генерала Аугуста фон Мекензија, „да незаштићеном православном народу Подгорице честита Ускрс“, из војно-поморске базе у Боки Которској испоштована је воља моћног генерала.

Са травнатог летишта близу Игала у поподневним часовима полетио је снажни извиђач „албатрос“ са резервоаром бомби. Надлијетао је Подгорицу, прецизно изнад главног трга и шеталишта на коме је препуно младог свијета. Наређење генерала... Изручио је ускршње поклоне – седам убитачних бомби. Погинуло је 15 грађана а 57 је тешко рањено, већином жена и дјеце. То бомбардовање је остало дуго у сјећању Црногораца као „крвави Ускрс у Подгорици“.



Аугуст фон Мекензи, 1915.
(Архив Котора, Otto Talmeier:
Аустроугарска авијација у Боки
1913-1916.)



Аустроугарски аероплан у акцији

СТРАТЕШКИ ЗНАЧАЈ КУМБОРА ЗА АУСТРОУГАРСКУ АВИЈАЦИЈУ

Прелиставајући литературу о хасбуршким „сидриштима“ на Јадрану током деветнаестог и двадесетог вијека, налазимо публикована дјела: Jochana Thalmaeira, „Unsere Bootslande an der Adriatisches Meer“ Грац, 1914., Алисиа Мурдича „Узбуркано море“, Трст, 1915.,



Извлачење хидроплана

Александра Кола, „Дејство морнаричког ваздухопловства југословенске морнарице“, Весник Војног музеја, 39/2013., више написа у Сплитском часопису Јадранска стража, и до сада најбољи приказ дјела о Кумбору, сједишту Аустроугарске морнарице и хидроавијације од аутора, др Шпира Вуковића и мр Глига Одаловића, „Кумбор, између историје и сјећања“, Кумбор, 2014. Након ишчитавања наведене грађе, анализом садржаја, наводимо најбитнија дешавања за ову прилику.

„Хасбуршка царевина је коначно схватила стратешки значај Боке которске да укотви и заштити своју морнаричку и авијацијску флоту. Кумбор је за те намјене био најподеснији простор у Боки. Његова истурена понта и природно створен тјеснац, представљало је идеално рјешење за војну базу на туђој окупираној земљи. Током 1913. године, подигнута су два заштићена утврђења, намијењена за тзв. Минерску и Хидроавионску базу. Минерску базу су сачињавали стабилни објекти на обали и посебне локације са смјештај подводних мина у Кумбору и засебни магацини за смјештај оружја и муниције у мјесту Полвијера на Змијици код Зеленике, докле је допирао жељезнички транспорт од Сарајева.

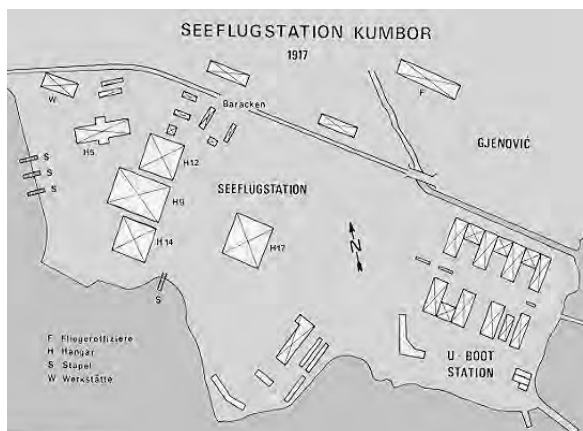
Градитељи Хидроавијацијске базе у Кумбору затекли су три борбена хидроавиона који су већ, 1913.године изводили борбена дејства на Скадру, Бару, према Јадрану, да би спријечили сваку везу српске и црногорске војне команде и Савезника у испомагању учи и у току вођења Првог свјетског рата.



Аустроугарска хидропланска база у Кумбору

Дакле, нову Хидроавионска база у Кумбору, чинили су шест модерно изграђених хангара за смјештај хидроавиона и два навоза званa „штапели“, намијењени за поринуће авиона у море при узлијетању. База је била опремљена хидроавионима типа „Лохнер“ и њено коришћење је почело 1914.

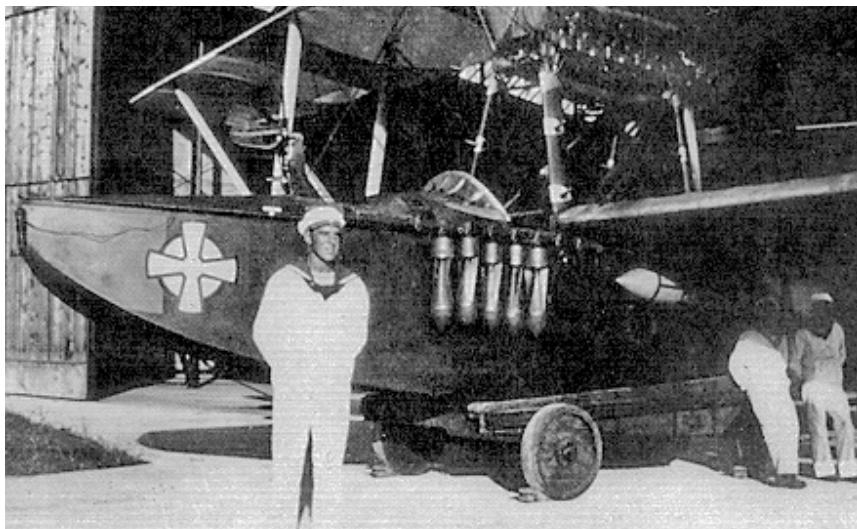
Морал подофицира и војника морнаричке и авијацијске базе стациониране у Боки није био задовољавајући, јер су је чинили Чеси, Словенци, Хрвати, Далматинци и Срби, који су роптали под окупаторском влашћу Аустро Угарске. Буђење поробљених народа било је питање времена и најприје су морнари на бродовима усидреном у Бококоторском заливу организовали побуну у циљу националног и социјалног ослобођења. Побуна је угушена фебруара 1918. У которс-



План хидропланске базе у Кумбору

ки затвор приведено је 800 учесника побуне, али су на крају четворица најхрабрих морнара осуђени на смрт и то један Чех, Словенац и два Хрвата. Овај догађај у Боки которској је наговијестио потпуни распад моћне Аустро-угарске царевине“.

ХИДРОАВИЈАЦИЈА КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ У БОКИ



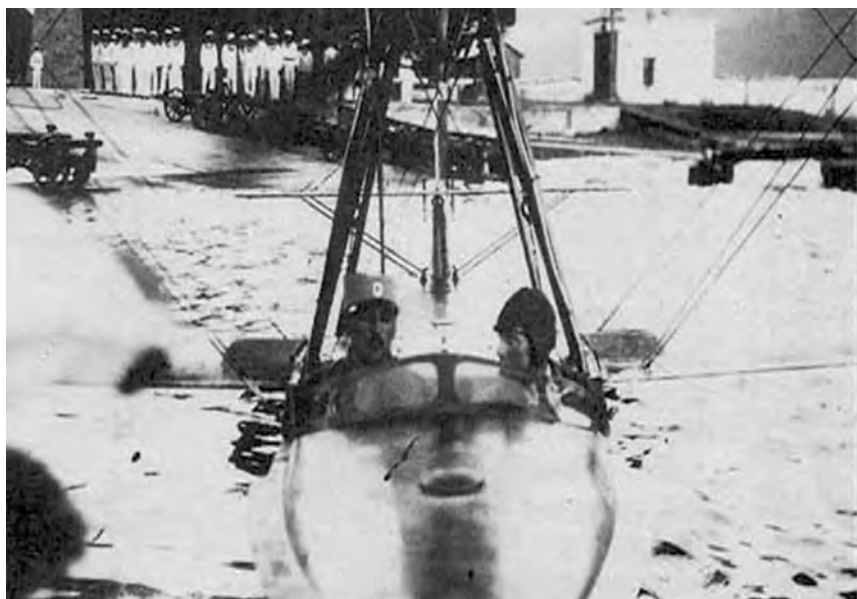
Пред нама су веома поуздане чињенице истражене од наведених публициста о етапи постојања и одржавања бококоторске хидроавијације под круном Краљевине Југославије. Чињенице указују да је настанком југословенске Краљевине 1918.године, Кумбор са окружењем представљао веома значајну војну базу.

Хидроавионска база у Кумбору је основана као прва војна јединица те врсте у новоформираној држави. Сливовитије; постављена је на темељима који је градила Бечка царевина за своје потребе. У ствари, југословенска држава је стационирала савременију војну технику у објекте које саградила бивша држава.

КРАЉ АЛЕКСАНДАР КАРАЂОРЂЕВИЋ ПИЛОТИРАО АВИОНОМ У БОКИ

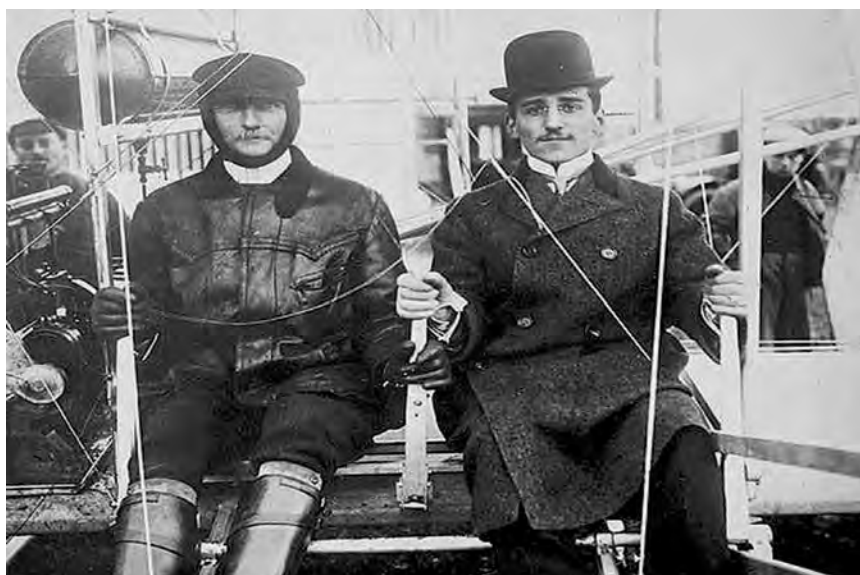
Да би се дао већи значај хидроавијацији Краљевине, команда Ратног ваздухопловства је осмислила програм да монарх лично посјети бококоторски авијацијски полигон на мору.

Краљ Александар Карађорђевић је према историчару ваздухопловства, Чеди Јанићу, летење учио од француског пилота, грофа, Де Ламбера. То је ас француске школе пилотирања који је 1910. године обавио свој сензационални лет преко Ајфеловог торња. Тада принц Александар Карађорђевић је посјетио Париз априла 1910.г.



Полијетање Краља Александра Карађорђевића у једном од хидроплана ескадриле Поморског ваздухопловства Краљевине Југославије у Кумбору, приликом посјете краља Боки 1925. године

и замолио је француског грофа, пилота, да заједно полете авионом „флајер 1“ који су направили браћа Рајт приликом посјете Паризу 1908. и 1909. године. Француска је тада откупила лиценцу за производњу тог авиона.



Принц Александар Карађорђевић у авиону „Флајер 1“ 1910. године

Престолонаследник Александар Карађорђевић је летио са авионом за вријеме I свјетског рата, 22.јула 1915.г. као врховни командант српске војске, посјетио аеродром на Бањици и ратиште изнад Палилуле, Авале и Срема. Ваздухопловна команда признала је обуку српског монарха да може самостално да управља авионом.

Краљ Александар Карађорђевић је одлучио да јуна 1925. године лично пилотира хидро авионом у друштву краљице Марије, слете у залив Кумбора у бази Треће хидропланске команде.

ФОРМИРАЊЕ ТРЕЋЕ ХИДРОПЛАНСКЕ КОМАНДЕ У КУМБОРУ



Формирање Хидропланске базе у Кумбору зависило је од испоруке хидро авиона. Прве југословенске фабрике авиона новосадски Икарус, београдски Рогожарски и земунски Змај производили су авионе и дјелове за „малог брандербурга“, „Доријера ДО 17“ и „Хенриа“.

Коначно је 1926.године, у Кумбору основана тзв. Трећа хидропланска команда која је се састојала од двије хидропланске групе. У свакој су биле по двије ескадриле авиона у рангу пука. Свака ескадрила је имала по шест авиона. Авиони су били опремљени за ефикасно дејство. У Кумбору су стационирани хидро авиони са ознаком: СИМ XIV- са три члана посаде, развијао брзину од 180-225 км/х домет 1.200 км, наоружан са 2 митраљеза и 300 кг бомби. Хидро авион ДО-22; имао је 3 члана посаде, са брзином од 340 км/х, наоружан са три митраљеза, једном бомбом од 150 кг и 2 бомбе од по 50 кг. Хидро авион До- J WAL имао је 5 чланова посаде, домет до 1200



Хидроавион Краљевине Југославије

км и наоружан са 5 митраљеза и 900 кг бомби. 1927. године је при Војној команди издвојено посебно Одјељење за Ратно ваздухопловство и оно ће и у хидроавијацији у Кумбору унијети радикалне мјере, повећану модернизацију, одговорност и штедњу.

Уочи почетка II свјетског рата хидро авиони су прикривани на локацијама Кртола, Роса, Доброте и Ораховца.

БОКЕЉСКИ ХИДРОАВИОНИ У АПРИЛСКОМ РАТУ

Након мартовских демонстрација у Београду Краљевску војну команду је већ била захватила анемија, а њено ваздухопловство у растројству. Хидропланска авијација у Боки остављена је да самостално одлучује о својој судбини.

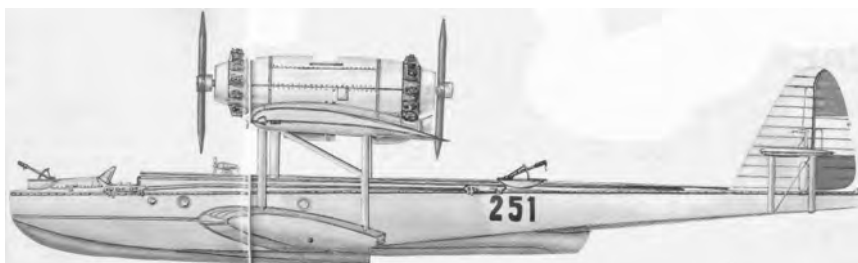
Почетак рата и слом Краљевине Југославије донио је потпун пораз авијације и војног ваздухопловства. Одраз неслућене конфузије пренијет је и на бокелску хидроавијацију. Дио флоте под надзором домовини оданих авијатичара била је доста изражена. 20. хидропланска ескадрила била је највећим дијелом наоружана хидропланска типа „Дорниер ДоХ“ (До-22). То је био метални висококрилац на пловцима који су оплуживала три члана посаде: пилот, извиђач и стријелац.



У саставу 20.ХЕ непосредно пред избијање рата априла 1941 били су хидроплани типа „ДоХ“ евиденцијских ознака **307, 309, 311 и 313.**

21.хидроескадрила била је највећим дијелом наоружана хидропланима типа „Dornier DoW“. Овај хидроплан био је метални висококрилац са трупом типа чамац, погоњен са два тандем мотора (један иза другог) смјештена у гондоли изнад трупа хидроплана. „ДоW“ је био тежак 5 тона и по намјени је био тешки бомбардер. Посада се састојала од 6 људи - 2 стријелца, 2 пилота, телеграфисте и навигатора.

У саставу 21. ХЕ пред избијање рата априла 1941, били су хидроплани типа „DoW“ евиденцијских бројева **251, 252, 253, 254 и 256** док је хидроплан **255** био управо прекомандован у Водице. Будући да је на 20.ХЕ била сва тежина операцијског далеког извиђања на јужнојадранском поморском војишту, хидроплани те јединице интензивно су коришћени током Априлског рата, док 21. ХЕ до капитулације Југославије 17.априла 1941, није добила да изврши нити један задатак, па су њени хидроплани пораз државе дочекали на



Хидроплан „DoW“ 251

сидриштима у заливу Боке Которске. Током трајања ратних дејстава у периоду од 6. до 16.априла 1941, 20.Хидропланска ескадрила успешно је извршила:

- 5 задатака бомбардовања (Драч и два конвоја)

- 16 задатака далеког извиђања (Бари, Бриндиси, Отранто, Драч, тражење непријатељске флоте).

Укупно је на борбеним летовима provedено 36 сати и 20 минута.

План за групно бомбардовање непријатељских конвоја на линији Бари-Драч био је одобрен од командатна 3.Хидропланске команде и све припреме, како извиђање база непријатељских ловаца, тако и техничке, су спроведене. Ипак, овај план је напуштен јер су у међувремену у Боку почеле пристизати лоше вијести са ратишта и о тешким унутрашњим приликама у Краљевини Југославији, па су хидроплани поштеђени даљих ратних ризика, како би били спремни за повлачење у иностранство и наставак борбе након прикључивања савезницима.

За разлику од 20-те, 21.хидропланска ескадрила током Априлског рата није извршила нити један борбени задатак јер јој претпостављене команде нису одредиле ниједну борбену мисију. 21.ХЕ под командом поручника бојног брода прве класе Оскара Бисјака, је дислоцирана на подручје између Котора и Ораховца, а поручник бојног брода Владета Петровић њеним хидроплансима типа ДоW, у својим је плановима био намињени задатке ноћног бомбардовања албанских лука у ведрим ноћима, бомбардовања евентуалних непријатељских поморских десанта на југословенску обалу, као и за крајњу могућност – транспортовања хидроавијатичарског особља у случају организованог повлачења.

„Према степену борбеног морала, националне свијести и расположења који су владали међу особљем ове јединице, могу поуздано тврдити да би и они извршили своју војничку дужност да је рат дуже потрајао.“- мишљење је Владете Петровића које је он записао у својим мемоарима.^[10]

СПОМЕН ОБИЉЕЖЈЕ НАСТРАДАЛИМ ПИЛОТИМА

Овдје износимо податке о пилотима бокељске хидроавијације који су несретно страдали у периоду Краљевине, од 1918. до 1939. године. Број од 28 настрадалих летача, извиђача и механичара је знатно висок обзиром да су се удеси и несреће дешавале у мирнодопско вријеме.

¹⁰ Из текста Синише Луковића о мемоарима Владете Петровића.



Спомен обиљежје настрадалих pilota у Кумбору

Сваки удес је собом носио јасне поруке трагова помоћу којих су се утврђивали узроци страдања. Они су бројни и указивали су на неколико карактеристичних разлога: На првом мјесту су били технички недостаци у конструкцији летјелица. Застарјели авиони су били непрецизни, спори и мањкави у односу на хидроавионе технички развијенијих система. Неповољности у авиону се често увећавају код pilota који су били недовољно обучени и мањкало им је искуство да реагују на непредвиђене изазове.

Обичај је био да се последије несреће, настрадалом pilotу одаје почаст налетом хидроавиона над Кумбором који за собом вуче дугу црну траку. Већина настрадалих бокељских ваздухопловаца је сахрањивана на гробљу у Савини.

У Кумбору је до скоро чувано спомен обиљежје са исписаним именима свих настрадалих pilota, извиђача и механичара. Спомен плоча се налазила на зиду пирамиде која је била постављена у парку усред цвијетног врта. Оно је са пуно пажње демонтирано и биће постављено на видној узвишици недалеко од мјеста гдје се налазила војна касарна. Ово ће спомен обиљежје и даље подсјећати на оне који су страдали на хидроавионима у Боки которској.

СПИСАК ИМЕНА НАСТРАДАЛИХ ПИЛОТА ТРЕЋЕ ХИДРОПЛАНСКЕ КОМАНДЕ СТАЦИОНИРАНЕ У БОКИ ОД 1922. ДО 1939.

1. Г. Пребанда, поручник бојног брода, пилот ловац, погинуо 9.11.1922.
2. Ј. Матаја, поднаредник механичар – летач, погинуо 9.11. 1922.
3. У. Ендризи, наредник, ученик-пилот, погинуо 30.5.1923.
4. С. Светлин, морнар на авиону, погинуо 30.5. 1923.
5. Ф. Хофер, наредник, војни пилот, погинуо 17.6. 1924.
6. В. Јелић, морнар-летач, погинуо 17.6.1924.
7. Д. Реман, поручник бојног брода, пилот, погинуо 7.7.1924.
8. З. Муњас, каплар, летач, погинуо 7.7.1924.
9. И. Бујас, каплар, летач, погинуо 7.7.1924.
10. Ф. Вардијак, наредник, дипломирани пилот, погинуо 9.12.1925.
11. Ј. Зупанчић, наредник, авио механичар, погинуо 9.12.1925.
12. Ј. Петрић, поднаредник, механичар, летач, 9.12.1925.
13. М. Петровић, каплар, ђак, погинуо у авиону 20.6.1927.
14. С. Панчић, наредник, дипломирани пилот, погинуо 15.9.1927.
15. Ф. Мањашек, наредник, дипломирани пилот, погинуо 15.9.1927.
16. С. Рапотец, наредник, механичар, летач, погинуо 15.9.1927.
17. М. Рајаковић, наредник, телеграфиста на авиону, погинуо 15.9.1927.
18. Б. Мерсић, наредник, телеграфиста на авиону, погинуо 15.9.1927.
19. И. Ђорђевић, морнар, помоћни механичар на авиону, погинуо 26.1.1928.
20. М. Пуховски, помоћни механичар на авиону, погинуо 22.8.1929.
21. К. Анжић, наредник, пилот-ловац, погинуо 4.5.1933.
22. М. Драча, наредник, војни хидро пилот, погинуо 13.5.1936.
23. Ј. Гуљашевић, наредник, војни хидро пилот, погинуо 13.5.1936.
24. Ф. Пеновић, наредник, војни хидро пилот, погинуо 13.5.1936.
25. И. Шуман, поручник бојног брода, хидро пилот, погинуо 31.5.1936.
26. Ф. Калина, наредник, механмичар, летач, погинуо 13.5.1936.
27. В. Ивановић, наредник, хидро механичар-летач, погинуо 4.9.1938.
28. Ј. Миланковић, наредник, механичар, летач, погинуо 25.4.1939.

(Извор: препис настрадалих ваздухопловаца са Спомен обиљежја у Кумбору, који је подигнут 1939.год. у кругу војне касарне у Кумбору)

ИСТИНА О МИРОСЛАВУ ШТУМБЕРГЕРУ

Након изградње и опремања објекта за хидроавијацију у Кумбору, 1914. године, доспјели су искусни познаваоци разних занатских струка из Чешке, Словеније, Истре и Далмације међу којима је био и морнарички официр, пилот и подморничар, капетан Мирослав Штумбергер.

Штумбергер потиче из околине Цеља у Словенији, и у раној младости је исказивао жељу за поморством, што га касније опредељује да се школује на Војно поморској академији. Знатижељан за новим техничким сазнањима одлучује се да изучава ваздухопловство и постаје пилот хидроавијације. На подручје Боке овај страсни морнарички авијатичар појављује се 1914. године, на оклопњачи „Монарх“, након чега је распоређен у аустроугарску хидропланску базу у Кумбору.

У почетку Штумбергер је био задужен да лети на аустријском хидроплану „Лохнер“ за извиђање Јужног Јадрана. Његов авион је имао снагу мотора од 90 КС са брзином до 90 км/ч. Од наоружања

имао је један митраљез и неколико бомби од 3 до 10 кг. Сачувани су подаци да је Штумбергер извео борбени лет 31. маја 1915. године, бомбардујући луку Бриндизи. Другом приликом Штумбергер је напао једну савезничку крстарицу у Отрантском каналу, и након њеног уништења био одликован одликовањем „Signum laudis“. Међутим, походима у ратним операцијама је био засићен и показује интересовање за живот подморничара. Савладао је тај наук о подморицама и убрзо бива постављен за првог официра на подморници У-28 која



Штумбергер као ваздухопловац у Кумбору



Капетан Штумбергер

је дежурала у пристаништу Росе. На тим пословима остаје до краја рата и распада Аустро-угарске монархије.

Након преузимања Хидропланске базе у Кумбору од стране југословенске Краљевине 1918. године, главнокомандујући адмирал Драгутин Прице дознао је за високообразованог Штумбергера и уручио му позив да се јави на дужност у ваздухопловној и подморничкој бази у Кумбору. Тада је овај марљиви Словенац постављен за команданта базе. Штумбергер од 1924. до 1926. године,

организује Технички наставни центар за подводна оружја (торпеда и подводне мине) и конструише лансирну рампу за испитивање и реглажу торпеда у Кумбору (јединствен систем на Јадрану).



Лансирна рампа за торпеда у Кумбору

ПРВЕ ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ПОДМОРНИЦЕ ПОД НАДЗОРОМ ШТУМБЕРГЕРА

Године 1925. Енглеска је понудила југословенској ратној морнарици израду подморница. Штумбергер је као добар познавалац те професије изабран да буде надзорни орган при њиховој изради и упућен је у Енглеску у Њукастл и тамо боравио током израде подморница. Преузимао је и њихово допремање у Тиват. Југословенска Ратна морнарица је у овом периоду, 1927. године посједовала двије подморнице и то „Небојша“ и „Храбри“. Мирослав Штумбергер је

био замјеник команданта подморнице „Храбри“ и од 15.октобра 1928. до 27.јула 1929. био командант подморнице „Небојша“.

1934.године Штумбергер је унапријеђен у капетана бојног брода и именован за команданта Поморске области Јужног Јадрана и ту дужност је обављао до краја 1938.године. Предложено је да се дошколује за звање адмирала али вриједни Штумбергер се одлучио за мировину и пензионисан је 1938.године.

НЕУМОРНИ ИНОВАТОР

Зеленичанин Чаба Мађар имао је привилегију да више деценија другује са Мирославом Штумбергером у Баошићу. Његова свједочења о овом великану поморства и ваздухопловства имају велико значење. „Штумбергер се интензивно бавио истраживачким и иноваторским идејама и експериментима. Тешко је набројати све његове проналаске којих је било око 500.



Музеј Штумбергера у Баошићу

- Занимљиво је да је изумио одговарајући сонар за подморнице. Он се и данас примјењује у свету.

- Изумио је и израдио лансирну рампу за испитивање и реглажу торпеда, јединствену на Јадрану,

- Његовим изумом је усавршен рад млазног авионског мотора, примјенљив у авио индустрији,

- Конструисао је уређај којим се успјешно вршило разминирање Бококаторског подморја,

- Написао је уџбеник за торпеднику и минерство,

- Конструисао је мину Ц-15 и показао њено разарајуће дејство,

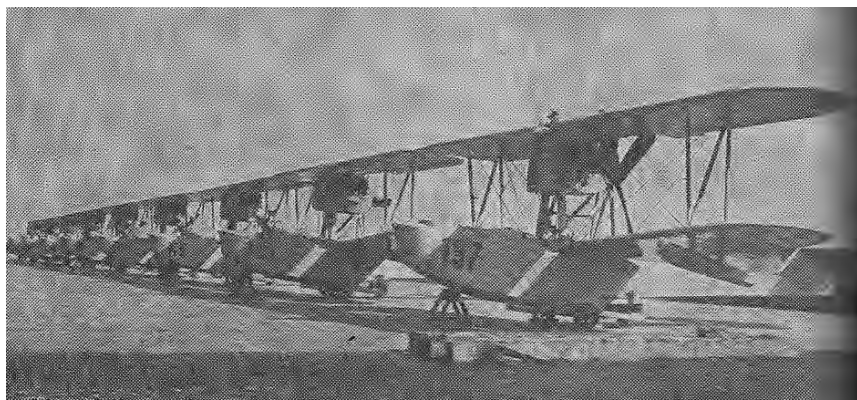
- Подигао је и од његовао цвијетни врт са заокруженом цјелином ограђеном каменим зидом, као замак,

- Реновирану стару зграду претворио у Музеј старина, јединствен на Јадрану и све те вриједности поклонио грађанима Баошића.

Мирослав Штумбергер је дуго живио. Умро је 6. маја 1983. године. Његови посмртни остаци кремирани су и урна са његовим пепелом

уздана је испод мермерне плоче са натписом, у холу „Дома старог капетана“. У знак успомене на Мирослава Штумбергера, данас у Баошићу постоји музичка клапа „Стари капетан“.

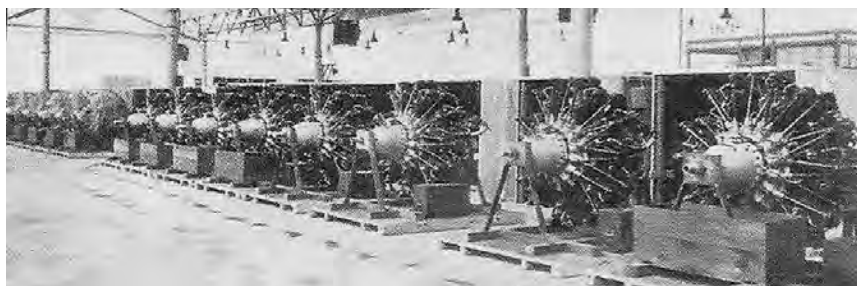
ХИДРОАВИОНИ У БОКИ НАКОН ВЕЛИКОГ РАТА



Ескадрила хидроавиона Југословенске ратне морнарице у Кумбору између два свјетска рата

У Музеју ваздухопловства у Сурчину сачуван је риједак експонат, прототип једног хидро авиона, произведен у новосадској фабрици Икарус који је у дјеловима, жељезницом превезен до Заленике. Ваздухопловци су успјели да два таква авиона опремљена спусте у залив Кумбора а потом смјесте у „хангаре“ под Луштицом. Они су служили маневрима краљевске Ратне морнарице и после рата су сачувани.

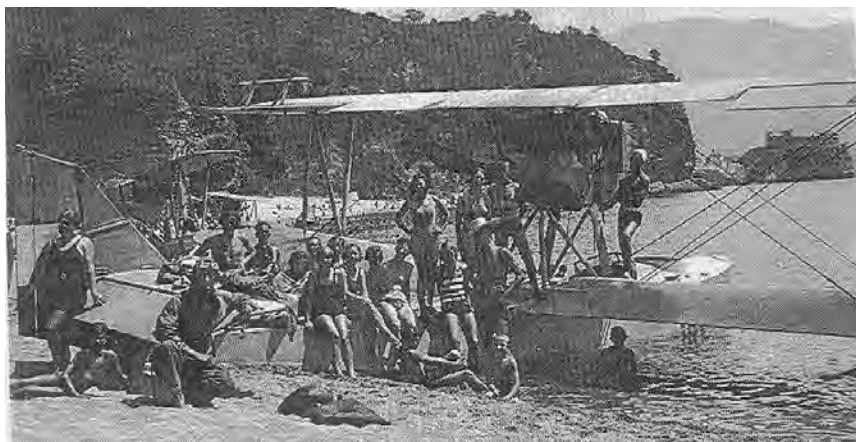
На овим авионима су коришћени мотори „Мерцедес“ и Чешки „Блецк“. Најчешће су коришћени у војне и цивилне сврхе за пренос



Новосадска фабрика авиона Икарус производила је и хидроавионе за југословенску ратну морнарицу

поште, а били су опремљени за спашавања на мору. Ови авиони би полетјели са површине мора Бококоторског залива али би атерирали и на оближњем аеродрому на Орјену у мјесто Зупци, гдје је постојала утабана травната стаза. Техничка документација ових летјелица је сачувана у Баошићу, уз брижну пажњу Мирослава Штумбергера, једног од пилота тог времена, који је одлучио да послужује Првог свјетског рата овај крај прихвати за нови завичај. Остао је као патриота да живи у Боки Которској.

У књизи др Мирослава Лукетића, „Туризам у Будви“ налазимо фотографију авиона на плажи Могрен. Аутор нам указује да је тај снимак једног хидроавиона из флоте које је током 1938. године била усидрена у заливу Кумбора. Хидро летјелице су произведене у нашим фабрикама авиона Икарус и Рогожарски и припадао је краљевској ратној морнарици.



Војни хидро авион на плажи Могрен, 1938.г

ДВАДЕСЕТИ ВИЈЕК - „ВИЈЕК ВАЗДУХОПЛОВСТВА“

Двадесети вијек је оличен интензивним техничким и технолошким развојем. Човјек је мислено биће и идејни је творац летећих направа. Кад је пожелио да полети, он је морао да буде уједно и проналазач, конструктор, механичар и летач. Стога је пионирско доба авијације вријеме изузетних и свестраних личности. Након њега прожимају се можда највећи изазови и искушења, сурово поглавље историје ваздухопловства, вријеме првих летова и падова, али су по цијени напретка



Лети, лети, високо лети...

смањили растојање на нашој планети и омогућили летове путничких авиона и карго робе до најудаљенијих дестинација свијета.

Седам деценија Тивћани се друже са авионима. Створили су бастион ваздухопловства.

Прилика је да прегледно изнесемо прве идеје и њихова остварења које су остварили неимари тиватског ваздухопловства. Како су то радили, на који начин, са киме и чиме и како су доспјели да први у региону саграде аеродром међународних размјера.

Занимљива су била њихова хтијења, могућности, упоришта и остварења. Али у заносу великих идеала, кад настају и нижу недаће, пружена је братска рука помоћи „Југословенског аеротранспорта“ И она није изостала до краја вијека ваздухопловства. Понос ријетке људске оданости својој бранши и пријатељски оданим људима у овој регији.

ИЗГРАДЊА ЈУГОСЛОВЕНСКИХ АЕРОДРОМА

Деценију послје Другог свјетског рата југословенске власти се залажу за обнову и изградњу нових југословенских аеродрома. То је подразумијевало прилагођавање и модернизацију аеродрома за нову еру турбомлазњака која је пристизала код нас. У захтјеву новина садржани су стандарди и процедуре међународних организација које су захтијевале неприкосновено поштовање безбједности летења. Стога су на аеродромима у републичким центрима, сачињени први планови безбједности утемељени на спровођењу одредби ратификованих конвенција о безбједности у ваздушном саобраћају. Наиме, Управа за цивилно ваздухопловство је од тадашњих југословенских



Први београдски аеродром испод
Бежанијске Косе 1960.



Загребачки аеродром на Боронгају, 1958.



Послијератни аеродром у Сарајеву



Новосадски мјешовити аеродром



Титоградски аеродром 1965.



Титоградски аеродром 1977.

аеродрома захтијевала да оне, у својим плановима градње аеродрома, продуже и прошире полетно и рулне стазе и површине намијењене за маневрисање и стајанку авиона.



Дубровачки аеродром у Грудама,
Конавле 1970.



Нови дубровачки аеродром
на Ђилипима, 1975.



Сплитски аеродром код Омиша, 1966.



Нови сплитски аеродром

Неопходно је било оспособљавање и опремање аеродома у Марибору, Сплиту, Дубровнику и Приштини. Била је потреба да платформе на аеродрому, гдје се прихватају авиони, буде комотна са прегледом пристајања техничких средстава за опслуживање, као и радионице за техничке услуге авиона, затим простор за смјештај опреме и увјежбавање ватрогасне службе, као и пригодан службени простор за рад граничне милиције, царине и војних старјешина.

Трећи процес обнове и изградње југословенских аеродрома започет је модернизацијом аеродрома Титоград који је за саобраћај млазних путничких авиона отворен прво 1965. г. да би након поновне обнове био оспособљен за безбједнији саобраћај и отворен 13.јула 1977.

У ширењу мреже југословенских аеродрома најинтересантнија је била шеста деценија 20.вијека. Најприје је 20. априла 1962. отворен

модернизован аеродром „Плесо” у Новој Горици код Загреба, а потом, осам дана касније и београдски аеродром у Сурчину.

Новоизграђени београдски аеродром посебно је допадаљив по архитектонском модерном рјешењу - изгледу пристанишне зграде у облику авионских крила, дјело ваздухопловног инжењера Милоша Лукића, познатог градитеља многих југословенских аеродрома. Он је поводом остварене идеје у градњи овог аеродрома добио Октобарску награду града Београда 1962.г.

24. септембра 1964. године отворен је аеродром Љубљана у Горју а касније ће бити грађен нови аеродром Брник. Аеродром Приштина у мјесту Слатина адаптиран је и дограђен 1965. а након поновне модернизације, отворен је за саобраћај 12. јуна 1974. године. Сплитски аеродром је са старог летишта из Сиња, пресељен и модернизован 1966. на пољану у близини Сплита.

Те исте године отворен је нови аеродром у Пули и повезао је Истру са осталим југословенским републикама. Године 1969. отворена су још два југословенска аеродрома које је из својих средстава умногоме помагао београдски „ЈАТ”. То су аеродром Задар, отворен за саобраћај 18. априла 1970. и аеродром Сарајево у Бутмиру, 2. маја 1970. г. У току 1971. године отворен је нови ријечки аеродром на острву Крк. Аеродром на Грубичином пољу је служио за аероклупске потребе обуке.

ТРИ ОТМИЦЕ АВИОНА НА ТИВАТСКОМ АЕРОДРОМУ

Није ријеч о првоаприлској шали. Вјеровали или не, са тиватског летишта, током педесетих година, након полијетања авиона, по различитом сценарију, извршене су три успјеле принуде противправног скретања авиона према италијанским аеродромима, 1956, 1957, и 1958. године.

Млади, којима је револуција пројектовала нови живот у послјератној деценији тешко су преживљавали због исцрпљујућег рада и ниских зарада. Многи су упркос обећаној благодети размишљали да напусте родитељски дом и отпутују било куда. Незадовољници су најчешће жељели да авионом са аеродрома који није био контро-



Отмица авиона - карикатура Горана Штекића, рађена за ову прилику

лисан, пребјегну на страну западног благостања. Захваљујући истраженим подацима наводимо дешавања уз услов да у једном случају не помињемо име актера насилничког понашања, због обзира према њиховим породицама које и данас живе у овом региону.

БЕСПОСЛИЧАР ПРИНУДИО СКРЕТАЊЕ АВИОНА

18. септембар 1956.

Прва деценија после рата, запамћена је по масовном одзиву становништва у добровољним радним акцијама ради обнове порушене земље. Иако је земља била у изолацији, ваздушни саобраћај као дио привредне гране настојао је да се што брже опорави. У то вријеме, крајем педесетих година, административни центри република су повезани авио линијама, а због интересовања туриста успостављене су авионске везе са приморским мјестима. Тако је и Бокототорски залив, као најатрактивнији на јужном Јадрану, имао травнату писту тиватског аеродрома на коју су ЈАТ-ове

„мале дакоте“ слијетале три пута седмично. Наводи овог дешавања догодили су септембра 1958. г. док су се око травнате стазе напасала говеда а у једној просторији нове зграде издавале карте за авионски превоз.



Нијесу контролисани путници при укрцавању у авион

Тадашњи тиватски аеродром према сјећању мјештана, представљао је једну травнату удолину у окружењу воћњака и винограда по којој су ловци ловили дивљач. Слична травната окружења за потребе авијације постојала су и сврсисходно коришћена у окружењу Бара, Цетиња, Подгорице, Иванграда и Дубровачке Груде у Конавлима.

На тиватском летишту није било никакве ограде. По слијетању, авион би се зауставио на мјесту где је стајао дежурни службеник, и једна особа би махала руком да се авион заустави. Једни су излазили из авиона а други би се припремали да се укрцају. Путници су директно са својим ручним пртљагом улазили у авион. О контроли путника и ручних ствари се није помишљало јер је мали авион налик на аутобус, статусно одговарао јавном превозном средству. Дакле, све је текло по уобичајеном реду. Укрцавање путника, полијетање, дрмусање, љућање и слијетање авиона на бетонску писту београдског аеродрома под Бежанијском косом.

Осамнаести септембар 1956. на тиватску удолину слетио је ЈАТ-ов трофејни „Јункерс“, преправљен за цивилну авијацију, којим је пилотирао Угљеша Карановић, иначе ранији летач ЈУСТЕ, а касније ЈАТ-а. Уз пилота били су радио телеграфиста и навигатор Станко Ђуркан и авио механичар Терзић. Капетан Карановић, звани „Каро“, тог јутра је по слијетању у Тиват био ведар и расположен, причао је вицeve и досјетке. Поздрављао се са сваким од путника приликом уласка у авион. Механичар је извршио све прегледе авиона и по-



Насиље над посадом у току летјења

летне стазе и извијестио капетана да је све спремно за повратак. Два мотора на „Јункерсу“ су забрујала и авион је био спреман за полијетање. Авион је кренуо, убрзао и одвојио се од земље, забректао над заливом уздижући се према облацима.

Неколико минута касније један мрзовољан путник, дугајлија са рашчерупаном косом упутио се право према пилоту и зачас су се затарила врата кабине, у којој су пилот, телеграфиста – навигатор и механичар.

У летачкој књижици капетан Карановић је уписао: „... Млађи дугајлија је искривљених уста пријетио пиштољем чудно говорећи, као да се ругао, спреман да ми напакости, уколико не скренем авион да би га одвезао за Италију. Одмах је извадио пиштољ и замумлао нешто неразумно. Принио ми цијев уз главу и запјенушао као падавичар. Наставио је дерњаву и помињао Италију...

Били смо смртно уплашени. Нијесмо имали избора. Савладани, слушали смо његова наређења. Полетјели смо према брдима а потом постепено извршили заогрет према италијанској обали. Послије неколико минута летјења, покушао сам да водим са њим мирнији разговор, али ме прекинуо и другом руком заронио ми је нож испод лијевог пазуха. Срећом сам имао кожную јакну, иначе бих искрварио. ... Схватио сам да с њим нема шале... Био сам принуђен да испуњавам његове заповијести.

Мој радио телеграфиста је пратећи све ово, на моје запомагање, одмах позвао аеродром у Анкони. На срећу су се одазвали и ја сам, италијанској контроли на аеродрому, на енглеском језику саопштио за случај – и затражио да нам омогуће слијетање на том аеродрому. Одмах након слијетања у Анкони, дугајлија је потрчао преко путника и саплео се на сами излаз из авиона. Помислио је да је неко покушао да га задржи, почео је да избезумљено виче и маше рукама, заборавајући да му је сјечиво још увек у рукама. Тада је повриједио једног путника дубоком бразготином. Када је напустио авион био је већ у рукама италијанских карабињера“.

Утврђено је да је „дугајлија“ имао надимак „Кобац“. Иначе је био беспосличар из околине Никшића и милицијски органи су већ имали досије о његовом учешћу у ситним крађама и насилничком понашању. Након тога свима је пријао краћи предах и југословенски авион са путницима је враћен у матичну ваздушну луку, на одредиште у Београд.^[11]

¹¹ У вези овог случаја највише података записано је од телеграфисте и навигатора Ђуркана који је био најближи очевидац дешавања, и дио својих сећања уступио је архиви ЈАТ-а.

НАОРУЖАЊЕМ БЛОКИРАЛИ ПИЛОТА

12. октобар 1957.

Непуну годину након прве отмице, на помолу је и друга. Октобар мјесец, дванаести дан, 1959. на тиватски аеродром је слетио ЈАТ-ов ДЦ-3. Авион је произведен у америчкој држави Дакоти, по одлуци америчке владе, због трке за престиж са Совјетским Савезом. ДЦ-3 је у ствари америчка верзија „Лисунова 2“ кога су Совјети раније произвели. „Мала дакота“ је омиљен авион, побољшаних комерцијалних и техничких карактеристика и у послератној флоти ЈАТ-а је био незамјенљив.

Авионом је управљао искусни пилот, капетан Камшек. Авиомеханичар је као стални члан посаде био Ђељо Тујковски, звани „Тутко“. Када се тринаест путника укрцало у авион и док је Тутко контролисао исправност рада мотора и пратећих уређаја, било је све спремно за полијетање. Капетан Камшек је по обичају путницима објавио спремност за полијетање и затражио уздржаност путника и њихову пажњу током полијетања, гарантујући им безбједно путовање и слијетање до планираног одређишта.

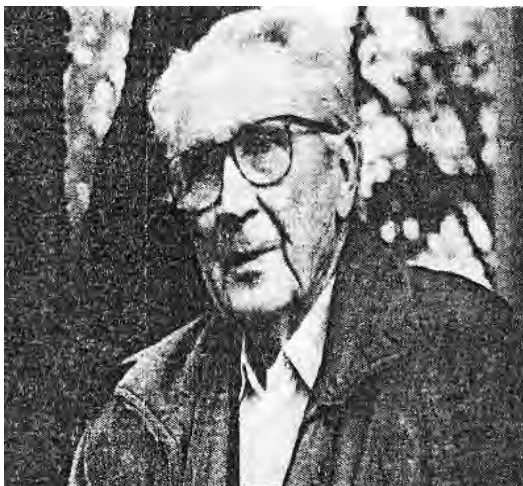
Тога часа у авиону, међу путницима и посадом све је изгледало нормално.

Када је авион надлијетао Гацко, над ВОР-ом, навигационим уређајем контроле летјења, којим се контролише прелијетање авиона, из редова путника издвојила су се двојица „бркајлија“ и упали су према кабинском сједишту на којем је капетан Камшек сједио управљајући командама авиона. Авиомеханичар Тутко је устао и рукама одгурнуо



„Дакота“ проијела славу југословенских пилота

придошле момке, покушавајући да затвори врата пилотске кабине. Али, Тутко није успио јер су га ова двојица “придошлица” снажно одгурнула па је био одбачен на страну. Насилници су извадили пиштољ дуге цијеви и прислонили га на потиљак капетану Камшеку, запријетили му да ће га одмах лишити живота уколико не буде послушан, да се не опире. А онда је и



Казивање о слози и заједничком живљењу: Анто Станичић

други ортак извадио из ногавица сакривену кратку сјекиру, оштрог сјечива, машући њом и пријетећи да ће све полупати, инструменте у кабини и главе обојице ... Све то није дуго потрајало, насилници су се дошаптавањем коначно договорили да авион треба да скрене ка италијанској обали. То су обојица, пријетећим гласом саопштили пилоту, мотрећи на сваки његов покрет и гледајући хоће ли авион окренути удесно.

Искусном капетану није ништа преостало већ да послушно авион заокрене према Италији. Приближавајући се италијанском аеродрому који је био најближи, био је принуђен да италијанским пограничним властима у Барлоти објасни разлоге слијетања. Након десетоминутног кружења, саопштено му је да му је дозвољено слијетање, јужније на аеродром у Барију. Одмах послје слијетања, силеције из авиона који су пријетњом оружја принудили скретање југословенског авиона за Италију, напустили су авион као прави хајдуци и брзо нестали. Међутим, разјашњено је да су „наши“ отмичари, након извјештаја посаде југословенског авиона о „понашању“ насилника, одмах приведени италијанским власима на „брифинг“, а потом су спроведени у логорски павиљон азиланата.... Наш авион са путницима је без много перипетија наставио лет за Београд, гдје се и очекивало његово слијетање. И о том догађају, за јавност није омогућено шире сазнање.

Захваљујући једном сусрету и разговору са познатим писцем дјечјих романа, Тивћанином Антом Станичићем, јуна 1987. године, између осталог, испричао нам је о случају отмице авиона са тиватског

аеродрома, октобра 1957.г. о којем се, како нам рече, ни у Тивту није „знало“.

Станичић нам је потврдио да је у Дубровнику, 1960.године у своју биљежницу записао све појединости овог случаја, документовано, на основу тонских снимака посаде југословенског авиона и италијанских власти, које су слушали и снимили са дубровачког брода затеченог у близини. Снимке посједује архива Лучке капетаније у Дубровнику.

Писац Станичић казује да је намјеравао да о отмици авиона, са полијетањем из Тивта напише неку причу али се није уклопила у садржај његових приповиједања, вријеме је одмицало а догађање извјетрило...

ОТЕО АВИОН ПРИЈЕТЕЋИ МУШТИКЛОМ

28. јуни 1958. године.

И ова догодовштина у вези отмице наших авиона догодила се и то по трећи пут узастопно у Тивту. За невјеровати – али догодило се. Очигледно, ниједна од претходних није забринула никога. Није постојао прекор... у Тивту, ни међу посадама авиона, а о свему томе ћутало се и у Београду. О некаквој и нечијој одговорности ни ријечи.. оно народно: догодило се а не поновило... а узастопно се понавља... докле више?!

Двадесети и осми јуни 1958. на травнато утабано летиште у Тивту слетио је ЈАТ-ов авион „Иљушин-14П“ двомоторац. Овај авион је већ био одређен за генерацијску замјену у флоти „Југословенског аеротранспорта“. Авионом је управљао искусни ЈАТ- капетан, Милорад Тошић, звани Тошке.



Капетан Тошић - Тошке



Муштикала – оружје које је уплашило капетана

На тиватски аеродром авионе је припремао пружао им техничке услуге, и са њима се превозио и школовани авио механичар Руле. То јутро Руле је са капетаном лета обавио све припреме за безбједносни повратак авиона из Тивта према матичној луци у Београду. Послије опремања авиона, укрцавања 15 путника, нешто пртљага, Руле је саслушао рад оба мотора и регуларност турбина. На крају је осмотрио спољну исправност крила и поклопце пртљажника. Механичар Руле је обавијестио искусног капетана Тошића подигнутим палцем увис, сигнализирајући да је све спремно за полијетање. Са тиватског травнатог аеродрома „Иљушин“ се беспрекорно уздигао, чинећи велики кружни заокрет изнад залива усмјеравајући се према оморицама над рисанским пејзажом.

У часу кад се путници опуштају од труцкавог узлијетања и када се авион постепено поставља у равни са хоризонтом, капетан је иза својих леђа опазио смркнуто лице кошчатог младића са косом повијеном испод радничког качкета. Незнанац је пришао капетану, додиривајући му леђа и главу, и упирући у његов потиљак отвор хладне цијеви. Љутитим, праскавим гласом, налик на неувјежбаног музиканта, придошлица је наредио капетану да се авион са путницима заокрене према неком аеродрому у Италију. У противном ће углађеног капетана у свиленкстој плавој кревати ЈАТ-а послати у вјечност.

Милорад Тошић, као бивши пилот „Аеропута“ је био природно надарен финим манирима пристојног понашања, важио је за даровитог ваздухопловца, стекао богато искуство летача и био је међу признатијим капетанима. Изненадни обрт ситуације у којој је био изложен реторици насилничког понашања, са озбиљном пријетњом да ће бити погубљен, у авиону би створило погибију недужних путника, међу којима је било и четворо дјеце.

Капетан Тошић је тог часа доживио велику nelaгодност; осјетио је презнојавање чела, постепену укоченост руку, тупе ударце срца и клонулост... али иза њега је још увек стајао „демон“, упирао цијев у слепоочницу и снажније узвикивао...Италија... Италија... ија... У међувремену, неко од затечених путника је свједочио да је чуо пуцњаву, али није потврђено. Наједном се капетан Тошић, срећом тргнуо, исправио главу и све му је постало јасно... Био је приморан да заокрене „Иљушина“ у правцу новог одредишта, према Италији. Путницима није било ништа јасно шта се догађа иза затворених врата пилотске кабине. Код њих је све било мирно. То је на час смањило напетост код ратоборног младића који се у међувремену увјерио да се пред њим налази италијанска обала...животно спасење.

Капетан Тошић преузима стратегију „мирног“ разговора са придошлицом интересујући се о њему и авантури коју је преузео. Тада му је овај момак, по датом одобрењу слијетања на италијански аеродром, испричао да је његова намјера да отпутује у далеку земљу код рођака. Био је радник тиватског Арсенала и претходно се договорио са двојицом камарада из Котора и Рисна, одлучни да заједно отму авион којим би се превезли до Италије. Они су због страха одустали, и он је коначно одлучио да сам то уради. Том приликом, капетан Милорад Тошић је осјетио да младић посједује благу нарав. И после слијетања у Барију, путницима је објашњено да је принудом уз пријетњу насиља у авиону, избјегнуто оно најгоре. Киднапер је као „насилник“ изашао из авиона и предао се италијанским карабињерима. Није било никакве сметње да ослобођени капетан настави повратни лет са путницима за Београд.

Међутим, и данас се пола вијека касније препричава случај о овој Одисеји, која поприма карактер жестоко испољеног терористичког акта. Доброћудни младић упоређује се са припадником неке насилничке банде. У стварности, позадина ове догодовштине је сасвим другачија. Младић је поријеклом Бокељ. Потиче из колијевке поносних предака који су тежак живот подносили у љutom кршу бокељског предграђа. Младић кога су звали Добривоје или Урош, Обрад или Станоје, свеједно је данас, у свом дјетињству је маштао

да полети из камене врлети до неког далеког хоризонта. Да својим крилима осјети слободу.

Они који су познавали овог бистрог момка, дружили се с њим у тиватском Арсеналу, свједоче, да је момак по поласку у војску регрутован као плавац, одређен да постане авијатичар и томе се посветио. Изучавао је брошуре и књиге о авионима, и одлучио се да полети с неким од њих.

Као изучени занатлија у тиватском Арсеналу, овај Бокељ је бogaтио праксу новим садржајима, спретно је израђивао алатке и предмете. Једном приликом је за себе успјешно направио малу „пуцаљку“ са којом се поигравао као дјечијом играчком. Управо тада је смислио у договору са још двојицом камарада, да тешког срца напусти родни крај. На то су се одлучили из разлога друштвене немилости према младима. Држава је младима изгледала као логор. У иностранство су могли да пођу само привилеговани. Осталима је остало да се сналази како ко умије. Они који су имали неку имовину, лакше су проналазили сигурност, а овај момак је на голом кршу, са више чељади у породици тешко живио, уздајуће се само у своје руке...

И наш Бокељ је одабрао начин који је њему одговарао. И у томе је био досљедан. На крају, полијеће са тиватског аеродрома и уљудном капетану лета предочава „пријетњу“ којом успијева да прелети државне границе како би себи обезбиједио кору хљеба.

Интересантно је и то да је онај исти кошчати младић, што је мало-час задавао „страх у кости“ капетану Милораду Тошићу, кад је изашао из авиона, приближивши се пилотској кабини, уљудно замолио да капетан отвори мало прозорче и пружајући капетану руку, показивао да је умјесто ватреног оружја имао само једну обичну дједину металну муштикл-луду. Коначно, капетану је измамљен „дјечачки“ осмијех.

Тешко је било доказати, да ли је заиста у игри нерава коришћено оружје или шта друго. Углавном италијански карабињер, потврдио је путницима и посади да су код „отмичара“ авиона пронашли цијев од изрезбарене луле, којом је користио у авиону, односно њом упирао у врат капетану током летјења.^[12]

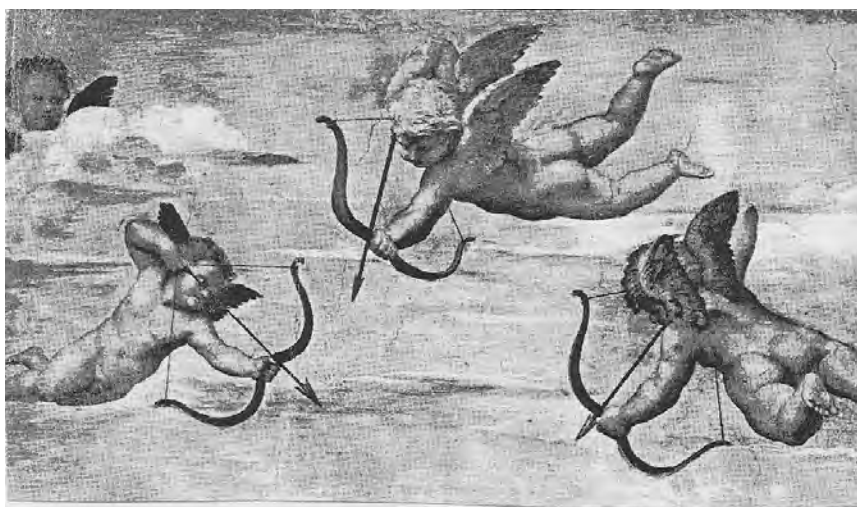
¹² Исповијест капетана је записана је и чува се у породичној архиви у Ваљеву.

ТИВАТСКИ БАСТИОН ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Ова књига о ваздухопловству написана је у жељи да Бокељима прикажемо све људске величине које су допријениле зачетку, развоју и успону авијације у овој регији. Усмјерење науке водило нас је да уложимо напоре у истраживању сазнања о бокељским пилотима са циљем да се не забораве њихови ликови јер треба да представљају узор генерацијама младих који долазе.

Овим текстовима желимо да многобројне Тивћане подсјетимо на обиљежавање јубиларних шест и по деценија ваздухопловства и да не буду заборављена ондашња дешавања. Враћамо се у оно вријеме, као да се данас догађа.

У раздобље прве послеријатне деценије, неки од знатижељних Тивћани су стрпљиво цртали и бавили се ваздухопловним моделарством до савршенства. Други би оснивали и занимали се развојем падобранства и искакали из ваздухоплова над заливом, а трећи би најприје из хобија, а потом до професионализма цртали и израђивали једрилице и са њима вјешто управљали као што данас људи чине са дроновима. И они који су умовали у скромним радионицама и изграђивали оно за чиме су маштали. Запамћени су и они који су под ведрим небом користили утабане стазе травнатог летишта, трчећи за лептирима, заносећи се да ће једног дана летјети као и они.



Дуги низ вјекова људи су вјеровали да само богови имају моћ летјења...

И све тако, младалачком радозналошћу и знатижељом, упорношћу и знањем, многи су достигали висину неба. У корак с тим, на мјесто травнатог летишта Тивћани су прије четири ипо деценије, уз помоћ друштвене заједнице изградили модерни међународни аеродром на којем су дочекивани и испраћени широко трупни авиони наших и страних компанија. Јавности нашој пружамо досије о тиватском бастиону ваздухопловства.

ПРИНУДНО СЛИЈЕТАЊЕ НАГОВИЈЕСТИЛО ИЗГРАДЊУ



Авион „Змај Физир“ сличан ономе којим је капетан ваздухопловства Антун Ђурановић принудно слетио 1938.г. у воћњацима Мрчевца

Једно принудно слијетање Которанина, Антуна Ђурановића, капетана Краљевског Ратног ваздухопловства у јесен 1938. године, на тиватске травнате винограде подно Брдишта, слутило је да ће са те улегнуте пољане полијетати и слијетати авиони свих врста, типова, авиокомпанија и земаља Балкана, Европе и Америке.

ПРВЕ ИДЕЈЕ О ТИВАТСКОМ АЕРОДРОМУ

Прије изградње тиватског аеродрома, на овој локацији били су плодни виноград и воћњаци старосједиоца са подручја Кртоли, Тивта и Кавча којима је топла клима, залеђе од југовине и наводњавањем тла доносило берићетне плодове медитеранских култура.

Мишљења су многих грађана да је тадашња локална власт уз посредовање учесника НОБ-а са овог поднебља, повољно откупила ограђено земљиште намијењено за аеродромско пристаниште.

Било је идејних предлога да се аеродром сагради на тврдој каменитој подлози у близини Грабовца на простору Кртола. То је мјесто са чврстом подлогом, бољом видљивошћу и авиони би при слијетању и полијетању посједовали комодитет, јер на том „видиковцу“ не постоје сметње и препреке неког узвишења. Стручњаци су ипак мислили да би тај уздигнут простор представљао ризик због појава изненадних струјања јачег вјетра. На крају је уважена жеља мјештана да се аеродром не удаљава од Тивта.

Алтернативни дубровачки аеродром који је најприје коришћен у мјесту Груде, у Конавлима, на подводном земљишту попут данашњег „улегнутог“ тиватског аеродрома, показао се неповољним. Зато се градио нови на каменитој тврдој подлози у Тилипима. Али и поред добрих особина избјегавања влаге, присутни су други отежани услови при слијетању и полијетању летјелица. Према сплитском инжењеру метеорологије Рушеку, „на том простору сударају се укрштене снажне и хладне олујне буре са сјевероисточних брдских узвишења, једне стране Бргата и морске пучине, које условљавају слабу видљивост“.

Част је била Тивћанима да послвије Другог свјетског рата, у корак са аеродромима у административним центрима, заслужено добију своју ваздушну луку авиона цивилне авијације. Да би служила својој намјени, одлучено је да се означени простор опаса заштитном оградом како би авиони са путницима били безбједни.

Идејни заговорник да Тиват има аеродром и да буде лоциран у пољу Мрчевца био је предсједник општине, Божидар - Даро Петко-



На питомој удолини Мрчевца доминирали су некада виногради и воћњаци вриједних Бокеља

вић. Његова ријеч се о томе чула прва међу мјештанима Тивта. У јавности су допирала и друга мишљења. Након исцрпљујућих расправа и предлога, коначно су одлучили фактори партије и власти и одобрен је предлог Дара Петковића. Сматрано је оправданим да се на тиватском простору припреми терен за будуће летилиште.

ДОПРИНОС БОЖИДАРА ДАРА ПЕТКОВИЋА



Божидар Даро Петковић, заслужни грађанин Тивта

О околностима изградње аеродрома у Тивту доста тога смо сазнали из фототеке и библиографске архиве сачуване у породици Божи-дара-Дара Петковића, предратног Скојевца, ратног логораша на Мамули, послератног градитеља Тивта, дугогодишњег предсједника општине, гостопримљивог домаћина југословенским челницима државе и Партије, од Тита, Кардеља, Ивана Гошњака, Владимира Бакарића, Блажа Јовановића, Лазара Колишевског до Вељка Влаховића. Уз њих је била елита амбасадора, генерала, адмирала, културних и јавних личности Југославије, истакнутих

појединаца из окружења, и гости из иностранства.

Хумана дјелотворност овог Бокеља зналачки је остварила неизмјерну добит Тивћанима; од сидришта рибара са окућницама пробраних конта, неколико варошких вишеспратница, Тиват је уз добровољни допринос мјештана и помоћ радника Арсенала и помораца, слободарске усмјерености Загрепчана и Београђана, градитељске наклоности Никшићана, окићен новим стамбеним ламелама, регионалном магистралом и препознатљивом поморском и ваздушном луком.

Уз предузимљивог Дара Петковића за изградњу Тивта у коме данас живимо заслужни су и бројни мјештани од Влада Мештровића, др Зора Војводића, Воја Бринића, Мирка Радовића, Божа Петровића, Тонија Пасковића, Трипа Синдика, Тонка до Франа Крстовића и Анта Раичевића. Заслужне су и пружене руке Југословена којима је



Спомен обиљежје о пријатељству на зиду Дарове куће



Дом Дара Петковића у Тивту

часни домаћин Даро Петковић отворио врата свог породичног дома и домаћински угостио.

Житељи овог мјеста и многи грађани из бивших југословенских република, сјећају се и данас шаљивог и доброћудног Дара Петковића, који је умјешно стварао и његовао пријатељство међу људима. Даров дом на обалном брежуљку залива, увијек је био пријатељски амбијент за пријатан одмор уз чашу најбоље капљице вина са Луштице и његушке пршуте, весело расположење уз бокељске шаљиве досјетке и разговоре који се памте.

На овом обалном мјесту, под хладовином лозе и мандарина, гостољубиви домаћин је пружао топлину свог бокељског дома. Даро је непрестано дијелио дарове и заузврат сабирао пријатељска увјеравања да ће Тиват узрасти и његови грађани осјетити бољитак. И то је био његов циљ.

Тивћанин Даро Петковић је као ријетко ко, своје тежње о напретку Тивта – доживио. Знао је тај човек да обилази, запиткује, захтијева и остварује своје снове и потребе кроз анегдоте и шаљиве досјетке, и смјело казује оно што треба Тивту. Прилазио је људима од портира до маршала, износећи потешкоће и потребе, изражавајући своју урођену срдачност и пријатељски наклон, увјеравајући саговорнике да неће остати дужник. Тивћани и данас помињу да је Даров породични амбијент представљао југословенски бастион, дом срдачних сусрета, оглед за регију.



Душан Веселиновић је међу првим пилотима основаног ЈАТ-а одлучио да са авионом DC 3 слети на тиватско летиште 1. априла 1953.г.



ЈАТ-ов DC 3 први авион слетио 1953. на тиватско летиште

Захваљујући урођеном умијећу бокељског родољуба Дара Петковића, који је зналачки придобио Блажа Јовановића и Едварда Кардеља, обезбједио пристанак генерала Гошњака и адмирала Мата Јерковића, очекивани благослов директора ЈАТ-а генерала Велимира Терзића и коначну сагласност Батрића Јовановића, тадашњег директора Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу, ударени су темељи постојања, уређења и будуће изградње тиватског аеродрома.^[13]



Зоран Настић: Летеће направе

¹³ Разговор са Златком Петковићем, новембра 2013.

СВЈЕДОЧЕ ВЕТЕРАНИ

Међу Бокељима налазимо разговорљиве људе који се још живо сјећају оних послеријатних времена, тешких година обнове земље у немаштини. Ипак већину младих људи у то вријеме упркос свему красила је ведрина духа. Према сјећању многих житеља овог краја, већ 1947. и 1948. године, буја слободарско расположење младих овог региона у којем је исказана жеља да наставе такмичарски дух кроз различите видове радних активности.

Данас, шест ипо деценија касније, налазимо архивиране записе о прохујалим временима о којима свједоче заслужни ветерани којима је партија повјерила бригу о младима. У дневнику Воја Бринића, 18. јуна, 1949. године уписане су следеће ријечи - „Посматрао сам небо над Тивтом, појавили су се војни авиони из којих су падали падобранци као јабуке. Они су храбри кад се одлуче да скачу са те висине...то су подвизи које ћу доживотно памтити...То је храброст налик на наше ратне пробоје кроз непријатељске обруче... А спорт снажи младог човјека и даје му снагу за живот...”

Франц Микша, часни поморски официр, главни стројар на разарачу би младима причао: „Међу мојим вршњацима после рата, гдје год да се окренеш сиромаштво, али су млади знали да се дружењем и спортским активностима такмиче, надвисују и међусобно поштују... и падобранством, бућањем, пливањем, рођењем, плесом... Онај је тамо у Маркушевини ручно је израђивао макете разарача и подморница које красе свјетске умјетничке салоне и музеје, Бога ти, зар то нијесу подвизи-Дакако ...“!

Миљенко Синдик, професор сликарства, оставио је свједочење о својој генерацији: „Ја сам осјећао потребу да сликам у окружењу а моји другари су се бавили падобранством, моделарством, израдом једрилица, макета бродова и авиона... То су дисциплине у којима су Тивћани напредовали...и ја сам се њима дивио... показали су високи домен стваралаштва за памћење...”

Вриједна свједочанства да догађаји из прошлости не мину у заборав...

ИЗ ЗАПИСА ВЛАДА МЕШТРОВИЋА

„Све је почело након Резолуције Информбироа, крајем 1948. године“, свједочи Владо Мештровић којег је Партија задужила за бригу о младима. „У Тивту забрујаше војне летјелице, над заливом искачу падобранци, шарене се лебдеће куполе... изнад залива залепршала прва

летећа платна. То су били падобранци са инструкторима упућени из главног града, да би младе из региона одвратили од злураде политике и буду усмјерени спорту, здравственом васпитању, образовању и дружењу... Социопсихолошка тактика да се невини људи не прозивају политичким грешницима...”

ПРВО ТРАВНАТО ЛЕТИЛИШТЕ

Од 1950. – 1952. у Мрчевом пољу, прориједили су се засади лоза и маслињака и створила травната удолина погодна за слијетање и полијетање авиона из флоте првог југословенског националног авиопревозника. Тада је флота ЈАТ-а бројала неколико преуређених њемачких „Јункерса“ и америчких малих „Дакота“ и „Конвера“. Наравно, то је био први авио превоз из југословенског главног града до Тивта. Одлучили су првоборци у Иванграду да авиони могу да слијећу и тамо и слијетали су али није дуго трајало...

Међутим, свако слијетање путничких авиона из престонице на тиватско летиште оставило је снажан утисак на младе који су осјећали симпатије према летјењу.

У биљезници пуковника млазне авијације, Шима Крстовића, остало је записано да су знатижељни младићи понешени авијацијом, попут њега, обилазили травнату писту, гледали ваздухоплове, знатижељно запиткивали пилота о томе како постати летач великих авиона... и неки одлучнији, уз многа одрицања, постали су летачи.

ОСНИВАЊЕ ЗЕМАЉСКОГ ВАЗДУХОПЛОВНОГ САВЕЗА ЦРНЕ ГОРЕ

Црногорска штампа, средином 1947. године, оглашава да су неколицина искусних црногорских авијатичара, који су заслужни за оснивање аеро клубова у неколико црногорских центара, јавно исказали иницијативу за оснивање државне институције чија би надлежност била брига о развоју ваздухопловства у Црној Гори. Тој идеји су дали подршку публицисти и тадашњи народних посланици и убрзо је на државном нивоу основан Земаљски ваздухопловни савез Црне Горе. Регистрован је 1950. године.

Савез је био дакле легитиман да из својих редова упућује прве оспособљене инструкторе летјења у тек основане Аеро клубове, да врше уписивање и обуку пријављених кандидата за спортско ваздухопловство. Један од инструктора, Јован Мартиновић из Титограда

се одлучио да обучава неколико одабраних Тивћана да постану први храбри скакачи са неба. На списку тиватских младића били су Ђорђе Богдановић, Биро Гарбин, Јосип Крстовић, Марко Пињатић, затим Гавро Вучуровић, Динко и Зденко Кружић, браћа Валентин и Влатко Грбац, Мирослав Слаби и још пар других који су касније постали искусни и храбри дружбеници неба.



Моделар и падобранац Јошко Крстовић

Валентин-Вале Грбац се опробао у скоковима падобраном а потом наставио обуку у Школи авијатике у Вршцу. Стекао је лиценцу у спортском ваздухопловству, након тога изучава авиомеханику, запошљава се у ЈАТ-у дајући неизмјеран допринос овој авиокомпанији у којој је стекао пензију.

Из сачуване архиве народног посланика, Влада Мештровића из Кртола остало је записано: „Настојали смо да се споразумом договоримо да Земаљски савез ваздухопловства Црне Горе упути молбу



Динко Кружић и Марко Пињатић,
вриједни моделари

афирмисаним црногорским Аеро клубовима (Иванграду, Титограду и Никшићу) да пружи помоћ Аеро клубовима на приморју у популарисању ваздухопловне културе, на начин да се том региону испомогне у опреми за падобранство и једриличарство, и наравно, дати на располагање инструкторе за школску обуку летења“.

ОСНИВАЊЕ НАРОДНЕ ТЕХНИКЕ У ТИВТУ И КОТОРУ

На предлог Земаљског ваздухопловног савеза и Народне технике у Титограду предложено је током 1954. године да се формирају клубови Народне технике у региону. Тако су подршку добили Ти-

ват и Котор. Млади су се пријављивали у чланство очекујући да ће разним облицима усавршавања испунити очекивања. Након усмјерене прокламације, тиватски клуб Народне технике је почетком 1955. године, основао неколико ваздухопловних секција, према нахођењу младих људи. Друштво народне технике је обезбиједило просторе у Радничком дому у Тивту за обављање практичне наставе. Уложена су знатна средства у опрему за обављање рада и увјежбавања. У сабирању институција основаних по вољи грађана са циљем да се окупља младеж и ангажује на техничком усавршавању, тиватски Клуб народне технике представљао је базу која је едуковала бројне младиће и дјевојке овог краја различитим занатским умијећем.

Према архивској грађи Васка Костића и Гавра Вучуровића, да се утврди да је тиватски добротинитељ Мирко Радовић био идејни оснивач, плодни реализатор и по свему заслужан за прво техничко науковање Тивћана. Већина из те генерације постали су струковни мајстори. Умјетнички модели пловних објеката Радовића и данас се чувају у многим музејима код нас и у свијету.

ПРВИ КУРСЕВИ НАРОДНЕ ТЕХНИКЕ У ТИВТУ

„Омладински покрет“ и војни недјељник „Фронт“ објавили су јуна 1955. године да је упоредо са радовима око кошења траве, равнања травнатих стаза, отварања канала за одводњавање и ограђивања терена за слијетање и полијетање авиона на тиватском летишту, започела интензивна активност тиватског клуба Технике и Аеро клуба.

Тивћани су основали најприје моделарску, потом подобранску и на крају једриличарску секцију. За моделаре уписано је тридесетак кандидата, махом из радничких породица. На основу ранијег договора са Земаљским ваздухопловним савезом, Моделарски савез Црне Горе упутио је тиватском и которском клубу Народне технике инструктора за обуку наставника моделарства -Велимира Беговића. Након обављене обуке потврђено је да је 35 моделара стекло дозволу бављења овим послом. Из редова тиватских моделара за курс подобранаца пријавило се двадесетак младића и послје обуке дозволу за летјење положило је 16 чланова. Ову групу су чинили моделари и подобранци из Тивта и Котора.

ОТВАРАЊЕ ПРВОГ ТИВАТСКОГ ЛЕТИЛИШТА

Шпиро Рачета је у Побједи је од 2. и 3. јуна 1957. објавио да је отворен тиватски аеродром на коме ће редовно слијетати и полијетати путнички авиони. Они ће, према предвиђеном плану летења „Ју-



Блажо Орландић отвара аеродром и говори на свечаности



Батрић Јовановић говори на скупу у Тивту 1957.



гословенског аеротранспорта“ долијетати свакодневно из Београда и истог пријеподнева се вратити за престоницу. „У случају погоршаних временских услова летјење би се одложило за боље прилике. Путници ће бити безбједни а кабинско и летачко особље насмијани...“ - Тако је гласило саопштење авио превозника.

Отварању тиватског аеродрома 1957. године, присуствовали су високи руководиоци Републике, које предводи Блажо Орландић, представници партије, Синдиката и Ваздухопловног савеза Црне Горе, затим, Батрић Јовановић директор Управе југословенског цивилног ваздухопловства, представници ЈАТ-а, генерални директор Милан Симовић, генерал Велимир Терзић, предсједник Радничког савјета, омладине као и домаћини - Даро Петковић, предсједник Народног одбора општине Тиват са сарадницима и гостима из региона. За управника првог летишта постављен је капетан војне авијације

Антун Ђурановић, који је прије тога у тиватском Ремонтном заводу обављао послове техничко-војног надзора на подморницама које су ремонтване и сидрене.

ВЛАТКО ГРБАЦ ЈЕ ИСТРАЈАН И ХРАБАР ПАДОБРАНАЦ



Шпиро Рачета, 1970.г.

Казивања о једној блиставој генерацији тиватских падобранаца, знали су најбоље њихови савременици. Томе је зналачки допринио тиватски новинар Шпиро Рачета. Од бројних записа о младим ентузијастима Боке само су сачувани неки литерарни бисери овог даровитог свједока. Увијек насмијан и ведар, причљив и ненаметљив, познавалац људи и прилика, романтичар у прози и хуманиста, Рачета је брижно са биљежницом у руци записивао историју овог

краја. О тиватским младићима, обичним на изглед али супериорним на небу, писац је ређао ријечи хвале.

У једном запису о Тивћанима, браћи Грбац, писац на страници Побојде наводи: „Да је олако посматрати људе у шетњи парковим и причати о њима, овако или онако, али просуди ти мени брајко, кад оног момка, стаситог Влатка Грбца понесе авион у висину од хиљаду или двије, а онда „разбијесни пилот“, па изјури момка напоље...у ведро небо, над Орјеном, Ловћеном, Комовима,

Вршком чуком или Фрушком гором... и авион измакне, а младића остави да стрмоглаво јури низини ка загрљају мајци – земљи...”

Влатка Грбца је од малена бодрило самопоуздање и гесло да „све може сам“ и та необуздана страст, њему је давала даљу инспирацију и снагу за напредовање. Својим непоколебљивим ставом утицао је да што више научи о падобранству од својих учитеља, даровитих инструктора из Титограда. Томе је био посвећен и достигао је много више од многих. Влатко је падобранство уписао с пролећа 1954. године, тада је имао тек навршених петнаест година, потом је учио теорију летјења, упоредо са практичним оспособљавањем за извођење скокова из падобрана.

Након завршене обуке и акумулиране храбрости за скокове са већих висина, Грбац је стекао услове за надметање. Са својим вршња-



Влатко Грбац: талентован, дисциплинован и храбар падобранац припремљен за полијетање а онда скок падобраном

цима из падобранске школе тиватског Аеро клуба одазвао се позиву за републичко такмичење падобранаца у Иванграду 1956. године и завриједио пажњу ваздухопловних стручњака. Забиљежено је да је Влатко Грбац обавио око 80 скокова и стекао признања која се и данас памте.

У корак са падобранством Влатко Грбац је радећи у секцији моделара научио одлике прецизности и тачности овог посла и финесе заната. Летјелице су му биле хоби и њима је посветио пуно пажње. Након оснивања Школе за моторну пилотажу у Доњој Ластви, Грбац је са пуно пажње изучио умијећа ове једриличарске вјештине. Изумио је подесну примјену мотористике за крила једрилице и направио једрилицу на свој погон. Свој успјели рад је изложио грађанима Тивта и на Турковој пољани експериментисао са неколико својих модела који су их задивили. Влатко није остао на томе, наставио је даље усавршавање својих изума. У Титограду се сусрео са сљедбеницима тога посла и обогатио сарадњу у области једриличарства. Грбац је за свој уложен труд стекао услове да у Ваздухопловном центру у Вршцу похађа школу и стекне лиценцу за пилотирање моторном једрилицом.

ТЕХНИЧКЕ БРАВУРЕ ГАВРА ВУЧУРОВИЋА



Гавро Вучуровић је спретно владао киноапаратуром и народу пуштао занимљиве филмове

Сачувани архиви износе податке да је у тиватском одбору технике млади Вучуровић био веома запажен. Његова широка интересовања за разне облике технике, уродила су ангажовањем у многим активностима, међутим, Вучуровић се определијелио за секцију кинотеке. Уствари, циљ је био да се испоштује препорука надлежних органа просвјете Црне Горе и Народне технике. Да се у народу, до потоњих мјесних заједница, пласирају нова сазнања о техничким и животним прегнућима у готово свим областима живота. Захтијевано је да те послове најбоље може да обавља заљубљеник у технику. Тако је технички едукован Гавро Вучуровић опремљен са кинопројектором и стотинама филмова, обилазио села и засеoke бокељске регије и окупљеном народу приказивао нова техничка достигнућа која би уздигла популацију из послеријатне заосталости. Народ је са одушевљењем прихватао приказивање филмова којих је било на претек.

Гавро Вучуровић је неприкосновено владао техником, најбоље од својих вршњака тумачио етику и смисао понуђених садржаја и

поступним педагошким начелима преносио народним масама потребе нових сазнања и схватања. Садржај приказиваних филмова односио се на нова техничко-технолошка прегнућа из свих области друштвеног живота код нас и у свијету. О минулим годинама једне генерације, која је из послјератне заосталости тежила обнови земље и школовању народа, пристајали су начини народног просвећивања путем филмованих представа чиме се одано бавио млађани Вучуровић.

Као добар познавалац психологије људских душа, вјешто је примјењивао методiku испољавања датих садржаја на начин што би најприје приказивао секвенце са филмске траке, потом детаљније објашњавао животна дешавања која су у вези са тим и на крају, у паузи размјењивао мишљење и уносио забаву. Износећи пред младима историјска дешавања у Боки, уз причу о подвигу Милана Спасића и Сергеја Машере, Вучуровић је неизоставно помињао даровитог ентузијасту Мирка Радовића који је умјетнички жаром и љубављу радио макете пловних објеката, великих и малих, знаних и заборављених, а међу њима, најљепше успјелу, макету разарача „Загреб“, коју је поклатио Поморском музеју у Котору.

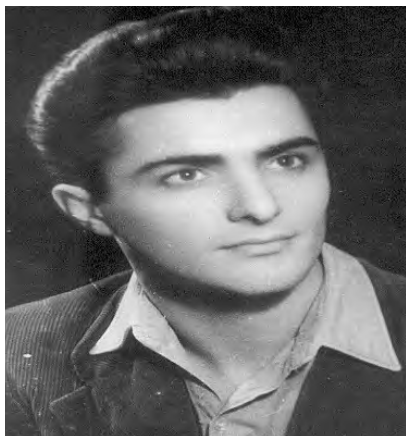
Тиватски клуб технике који је успјешно водио Мирко Радовић постао је база окупљања младих. За Гавра Вучуровића је ангажовање у клубу технике значило усмјерење на даље стручно усавршавање. Одлучио је да на загребачком Свеучилишту студира за машинског инжењера. Након успјешно завршених студија и дипломирања постао је инжењер и свој живот посветио породици и техничкој струци.

Тиватски клуб технике је допринио да се тиватско ваздухопловство убрзано развија, да њени актери ангажовано доприносе свим секцијама и спортским дисциплинама, помјерајући своје физичке и психичке границе.



Гавро Вучуровић као падохранац 1956.

ВУЧУРОВИЋ О ПАДОБРАНСКОМ СКОКУ



Гавро Вучуровић као студент

„Падобрански скок је избирљив модел теста издржљивости младих спортиста“, износи Гавро Вучуровић. Он је скакао безброј пута падобраном и његова свједочења су плод искустава у тој дисциплини. „Падобранац пред очекиван скок, постаје небеска звијезда чијом свијешћу доминирају убрзане психолошке промјене: најприје осјећа напетост и страх јер због ишчекиваних непознаница наступа бојажљивост, али се не губи вјера у себе и оно што слиједи - летјење

размакнутих руку као крилата птица. Кад се у неко вријеме отвори падобран настаје психичко опуштање и лебдећи небом човјек доживљава уживање. Очекујући ближење земљи, скакача поново обузима ново узбуђење јер треба да примијени научену вјештину при слијетању. Хаотичности нема, импровизације такође. Храброст и прибраност су једино присутне. Одлучујући се за приземљење, падобранац се припрема - погне тијело и савија ноге уз одраз тијела унапријед.

Наравно, очекивања су да се скокови заврше без повреда. Тада се у свијести скакача снажи жеља за нове подвиге летјења, уз повећану храброст, уживање и усавршавање скока.

ДОПРИНОС ВАСКА КОСТИЋА АЕРО КЛУБУ

Васко Костић је заслужио пажњу Тивћана у испуњењу својих давњашњих жеља и друштвених потреба, учешћем у оснивању првог Аеро клуба у Тивту, 1957. године. Костић је био надарени летач, класик из војне ваздухопловне школе, и лиценцу за капетана авијације стекао је са признањем и бројним честиткама.

Обзиром да је посједовао потребне адуते за вођење Аеро клуба, Костић се залагао да што већи број другара окупи за заједничко креирање задатих активности. То је и остварио.

Васко Костић признаје да је идеја о оснивању Аеро клуба у Тивту зачета 1956. године, док је радио на пословима инжењера урбанизма

у Општини Тиват и другогао са архитектором Золтаном, поријеклом Мађаром, који је овађе радио. Идеју су реализовали уз помоћ још неколико тиватских ентузијаста и она је захваљујући младима заживјела.

У Аеро клуб бивају укључени Ивица Вуксановић, пожељан сарадник који је већ тада успјешно водио авиокомпанијску службу за прихват и отпрему путника и робе на тиватском летишту. Затим се у Аеро клуб по својим хуманитарним позицијама укључио др Зоро Војводић, у то вријеме је обављао јавну функцију старјешине тиватског Дома здравља. Чланство у Аеро клубу пожељели су већ познати тиватски асови падобранства и једриличарства Ђиро Гарбин и Влатко Грбац. Уз њихову помоћ секције за развој падобранства и једриличарства досегле су високо признање – подстрек осталима у регији.



Тиватски аеро клуб је у своје редове уврстио и Влада Мештровића, тада народног посланика и партијског лидера коме је влада Црне Горе повјерила рад са омладином. Његова подршка значила је сигуран ослонац започетим активностима овог клуба, јер је представљао мост узајамне сарадње подручног Аеро клуба са институцијама државе. Управо та сарадња резултирала је новим приступом који је Земаљски ваздухопловни савез успоставио са активистима у Тивту. Убрзо су из главног града упућени инструктори летјења за више спортских дисциплина. Настале су повољности великог одазива младих људи за разнолике спортске секције. Ваздухопловство је имало примат.

ПРВИ ПОСЛИЈЕРАТНИ АЕРО КЛУБ У ТИВТУ

Прво преуређење тиватског аеродрома 1957. у овом региону, значило је да су Тивћанима никла крила за будућа времена. Стварају се повољнији услови да млади заљубљеници авијације са пуно љубави и ентузијазма формирају први послеријатни Аеро клуб – базу будућег развоја тиватске летачке професије.

Један од сновних задатака којима је Аеро клуб Тиват посветио пажњу је формирање секције моделара који су израђивали моделе



С лијева на десно: Ивица Вуксановић, Васко Костић, др Зоро Војводић, слиједе три инструктора из Савеза. Претпоследњи је Владо Мештровић а последњи је четврти инструктор, док се у првом плану у клечећем ставу усликао Ђиро Гарбин.

једрилица на вучу. Тивћани су уз помоћ искусних инструктора из Савеза овладали вјештином тог рада. Касније су рађене једрилице које би уз помоћ уграђених мотора беспријекорно полијетале а њихови ствараоци Ђиро Гарбин, Марко Пињатић, Мирослав Слаби и браћа Валентин и Влатко Грбац, радовали су се своме умијећу.

Стручну помоћ Аеро клубу пружили су тадашњи поручник ваздухопловства Шиме - Мимо Крстовић и капетан резервног састава војног ваздухопловства Звонко Николић. Шиме Крстовић је даљим усавршавањем и редовним школовањем постигао врхунце у југословенском РВ.

Некадашњи водитељ тиватског Аеро клуба Васко Костић данас потврђује да се у организацији овог клуба у Тивту 1957. године, зачело интересовање младежи за сва умијећа ваздухопловне струке. Њихови резултати постигнути на такмичењима падобранаца у југословенској регији и иностранству показују изванредне успјехе и они су завриједили да се у Тивту често организују аеро митинзи и падобранска куп такмичења.

Замјерка је једино, што у аеро клубовима у овој регији није била обухваћена женска популација.

Једно сјећање снажно је и данас...

„Једном, приликом одржавања међународног падобранског купа у Тивту, учествовали су и бројни странци, чланови падобранских екипа“, сјећа се учесник такмичења Гавро Вучуровић. „Изненада, током скока падобраном из авиона, задобио је повреде један падобранац из

енглеске такмичарске групе. Одмах му је пружена прва помоћ, али је процијењено да је потребно да се прегледа код ортопеда и одмах је превежен у Рисан. Сјећам се, свакодневно смо посјећивали нашег Енглеза у болници, као да је био наш стари другар... А он је тиме, ненавикнут на топлу људску пажњу, био много ганут али и веома задивљен. Послије оздрављења и нашег срдечног испраћаја из Тивта дуго година је био у вези с нама“, сјећа се Вучуровић.

Из сјећања Васка Костића, једног од тадашњих оснивача тиватског Аеро клуба, упамћен је случај када се на једном такмичењу, приликом извођења падобранског скока, скакачу заплели конопци и обрео се у води залива тог часа. „Вјероватно уплашен, у бунилу није успио да раздвоји конопце, да се ослободи веза падобрана од тијела... Заронио је дубље и на жалост није успио да исплива. У том часу, најближи посматрачи, удаљени од обале више од педесет метара позвали су чамац за спасавање, али се није могло помоћи падобранцу који је потонуо дубоко...Јављено је да је био члан једне иностране такмичарске екипе. Овим изненадним случајем били су сви ожалошћени. Анализом дешавања увјерили смо се да је падобранац приликом извођења скока, пропустио неке радње предвиђене правилима и задесила се тешка незгода. У нашем такмичењу у Тивту и регији то је био први и последњи случај са несрећним исходом“, сјећа се Костић.



Из фото колекције Антона Марковића : Падобрански скок у Доњој Ластви



Тивћани Тиро Гарбин, Влашко Грбац и Бранко Ковачевић, у друштву са осталим на државном такмичењу у Иванграду, 1957.

УСЛОВИ ЗА СТИЦАЊЕ ЗВАЊА ПАДОБРАНЦА И ЈЕДРИЛИЧАРА

(Правила су сабрана из архиве
Падобранског савеза Југославије)

Из ваздухопловне литературе налазимо прописана правила која се односе на услове које су падобранци и једриличари требали да испуне за стицање звања у овој области.

Падобранска звања:

„А“ падобранац - један скок са принудним отварањем падобрана,
„Б“ падобранац - десет скокова, од којих два скока са слободним отварањем падобрана.

„Ц“ падобранац 20 скокова од којих 10 са слободним отварањем падобрана са задршком од 5,7, и 10 секунди и учешћем на једном међународном такмичењу.

„Ц“ Сребрно падобранац 80 скокова, од којих 50 са слободним отварањем по 2 задршке од 15,20,25 и 30 секунди, 2 скока на воду, 1 ноћни скок и скок са 3000 метара.

„Ц“ Златно падобранац 200 скокова, 1 скок са 5000 метара, 1 задршка од 50 секунди, скок на циљ са највише 25 метара од центра, учешће на савезним такмичењима.

Дијаматски падобранац 500 скокова, скок преко 5000 метара, задршка више од 50 секунди

Фигуре за 1. дијамант 12 сек, за 2 дијамант, 11 секунди и за 3. дијамант 10 сек.

Једриличарска звања:

„А“ једриличар Пет летова сваки у трајању од 30 секунди

„Б“ једриличар Пет летова, сваки у трајању од 1 минута са левим и десним заокретима у облику слова „С“.

„Ц“ једриличар Пет минута једрења изнад тачке откачивања,

„Ц“ Сребрно, једриличар Прелет од 50 км, релативна висина 1 000 м и трајање лета 5 часова

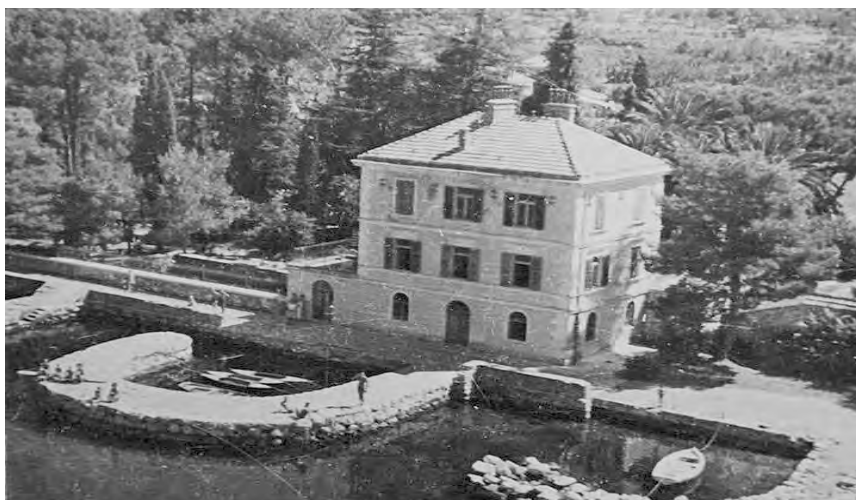
„Ц“ Златно, једриличар, Прелет од 300 км, релативна висина 3 000 метара.

„Д“ Дијамантска „Ц“ једриличар, слободан прелет преко 5 000 км, одређен циљ 300 км

ЈАДРАНСКИ ПАДОБРАНСКИ ЦЕНТАР У ДОЊОЈ ЛАСТВИ

ЗДАЊЕ „ИВОВИЋА“ НА ПОКЛОН СПОРТИСТИМА

Међусобна сарадња Аеро клубова у Црној Гори са Једриличарском школом Савезног ваздухопловног центра, допринијела је да се на веома пригодном простору у тиватској Ластви, у згради велелепног



Антон Марковић: Хотел-вила обитељи Ивановића у Доњој Ластви – Ваздухопловни центар, срушена у земљотресу



Скокови у воду

„Хотела– Ивовић“ оснује сједиште Јадранског ваздухопловног центра. Старосједиоци Тивта памте предратне неимаре Ивовиће који су у својем власништву имали бројне пловне и туристичке објекте у овом региону. Млађи потомци Ивовића су после Другог свјетског рата одлучили да овај објекат буде намијењен са спортске активности младих Бокеља. Овим су створени погодни услови да се аеронаутички живот у тиватском окружењу нагло развије и за коју годину постане прави бастион ваздухопловства.

У архиви Ваздухопловног савеза Југославије сачувани су записи да је Јадрански ваздухопловни центар у Доњој Ластви формиран под покровитељством Једриличарске школе Савезног ваздухопловног центра Павла Црњанског. Прва намјена овог Центра замишљена је да се у дијелу обуке одвијају активност падобранске, моделарске и једриличарске секције скокова, а у другом програму да заживи моторна пилотажа једриличара.

Међутим, из дневника инструктора обуке који су из Титограда упућивани у Тиват, према предвиђеном плану Јадрански падобрански центар у Доњој Ластви се претежно бавио организацијом локалних ваздухопловних активности. Средином јуна 1956. године регистрован је веома успешан падобрански курс на којем су се посебно истакли храбри Антон Николић, Ивица Радовчић и Славко Павловић. Они су допадљивим бравурама задивили присутну јавност Тивта.

Први значајнији подухват у Тивту забиљежен је средином августа 1957. године, током одржавања прве смотре три шампионата у падобранству на којима је учествовало близу 170 младих падобранаца и падобранки. И тада се протоком пете деценије „вијека ваздухопловс-



Тиватски падобранци током једног такмичења 1957. На слици су Гарбин, Грбац, Вучуровић, Ковачевић и Крстовић

тва“ у тиватском окружењу умножавају добитници крунисаних падобранских виртуоза - Ђира Гарбина, Влатка Грбца, Ђорђа Богдановића, Милана Ерцеговић и Бата Кнежевића. Имена већине Тивћана остала су уписана на падобранским такмичењима која су се одржавала на падинама Фрушке горе, Вршке Чуке, Требевића, Космаја, Букуље, Опленаца, Иванграда, на Ђемовском и Капином пољу, на Орјелу и под Румијом.

Јадрански центар у Доњој Ластви реализатор је првих организованих курсева за моделарство и једриличарство у Тивту. То потврђују архивски садржаји Васка Костића, оснивача првог Аеро клуба у Тивту. Моделари су користили радионице и засебне просторе у центру Тивта. Они су стрпљиво цртали, пажљиво одмјеравали и њежно израђивали моделе различитих типова једрилица које саме полијећу.

Једриличарство је веома ризичка спортска забава. То најбоље знају они који су свој живот посветили летјењу овим специфичним напругама. Летјења са једрилицама су забавна, чине усхићење, али лебдења по небу са њима су понекад непредвидива, нарочито постају ризична због неочекиваног јачег струјања ветра. Наши ваздухопловци се сјећају хероине црногорског једриличарства Иванграђанке Олге Шошкић, која је живот изгубила у једрилици којом је сама управљала.

Ђиро Гарбин и Влатко Грбац су први уписали своја имена у историји тиватског падобранства. Обојица су најприје изучила моделарство, затим су се храброшћу истицали падобранским скоковима из разних авиона и висина. Постигли су да се летачким падобранством уздигну до највећих висина, умијеће развију до савршенства.



Успјешно летјење и скок тиватског падобранаца 1956.



Бијела купола је задивила посматраче, 1957.

Гарбин је успио да се посвети изради мајушних једрилица које су уз канап самостално једрили у ваздух, а потом се Влатко Грбац посветио управљању једрилица са мотором. Своју обуку многи Тивћани су стицали у вршачкој школи ваздухопловства.

Ваздухопловни спортови у Тивту, у послијератним годинама све више шире круг младима који смишљено показују жељу да што више искажу бистрину ума и снагу младости. Та прва избиљива генерација младих утабала је јасне оријентире бављења ваздухопловством. И они ће оставити неизбрисане трагове. По потврђује успјешан развој летачких достигнућа у бококторској регији.

ПРВА САВЕЗНА СМОТРА ПАДОБРАНАЦА У ТИВТУ

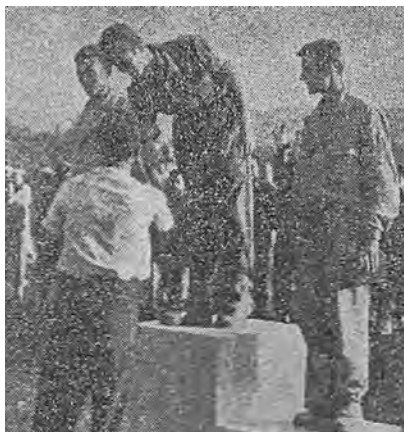
Прољећа 1957. године, када је у Тивту оспособљено травнато летиште за редовни комерцијални саобраћај, оживјеле су активности спортских клубова намијењене техници и авијатици. Тада су на овом простору организује прва, најприје локална „парада“ храбрих тиватских моделара, падобранаца и једриличара. Њихово успјело прегнуће повод је био да се у Тивту августа исте године, организује прва Смотра савезног такмичења падобранаца. О томе свједоче бројни подаци које смо истраживали, међутим, овдје наводимо званично оглашавање дописника „Побједе“ из Тивта Шпира Рачете, чији садржај преносимо:

„Уз звуке химне коју је интонирала музика из Тивта, нови шампион у падобранству Вукашин Прентић, лагано је спуштао тробојку. Тиме је званично завршен Шести сениорски, Трећи јуниорски и Други



Мјешовита екипа такмичара из Србије

женски падобрански шампионат, који је у Тивту трајао осам такмичарских дана. Шампионат у Тивту потврдио је високи реноме падобранског спорта наше земље. Свакако највећи успјех постигли су омладинци из Хрватске у саставу Лукић, Шелебај и Кукавица који су оборили свјетски рекорд у групном скоку са 1.000 м на одређен циљ без задржавања. У конкуренцији за високи пласман



Јуниорски прваци Југославије:
Иванишевић, Ђелошевић и Рончевић



Тефида Ђеримагић из Мостара

такмичили су се црногорски сениори Мартиновић, Дедић и Мађаревић. Они су показали су ванредну вјештину и храброст и освојили друго мјесто.

Вриједно је истаћи и ванредан успјех црногорских јуниора, Рончевић, Ђелошевић и Ђекић поставили су нови национални рекорд у групном скоку са 1.500 м, који износи 17,27 м. Узето у цје-



Нада Ицева из Скопља

лин, трећи јуниорски шампионат донио је пуну афирмацију младим падобранцима. Они ће, према ријечима новог шампиона Прентића, бити достојна замјена старој гарди која је југословенско падобранство уздигла на свјетски ниво. Од младе гарде посебно треба истаћи новог јуниорског првака Иванишевића који је са 785 бодова заслужио прво мјесто. Међу женама на овом шампионату тријумфовала је Тефида Ђеримагић из Мостара, Милица Петровић из Осијека и Нада Ицева из Скопља.

ЈАДРАНСКИ ПАДОБРАНСКИ КУП У ТИВТУ

Боре се хероји плавих висина

„Јадрански падобрански куп који се одржава у Тивту под покровитељством председника Народне скупштине Блажа Јовановића, највеће је интерно национално такмичење које је икада одржано у нашој Републици.^[14] Педесет такмичара од којих од којих 12 такмичарки, све позната свјетска имена из десет европских и ваневропских земаља: Аустрија, СССР, Бугарска, Румунија, Југославија, САД, Израел, Француска, Пољска и Мађарска, боре се за назив шампиона. Колико су борбе оштре најбоље илуструје чињеница што на Јадранском падобранском купу учествују петнаест совјетских рекордера.

Послије првог дана такмичења југословенске падобранке нијесу се појавиле на старту. То нас је зачудило па смо се обратили за објашњење савезном капитену Ивану Горјупу, који нам је ракао:

–Јадрански падобрански куп биће традиционално такмичење који ће се одржавати у интервалу између два свјетска првенства, тј. сваке друге године, Даље, Јадрански куп ће послужити и као експериментално такмичење. Овдје ће се примјењивати новине у скоковима и начину суђења, све са циљем унапређења падобранства – те

¹⁴ Извјештај Шпира Рачете у Побједи од 25. августа 1957., и Маша Чекића у листу „Бока“.



Такмичарска екипа из СССР је освојила побједнички пиједестал

младе спортске гране. Што се тиче учешћа наших такмичарки, оне нијесу тренирале скокове са задршком и зато и не наступају. Но, оне ће увјежбавати и ове дисциплине тако да ће на наредном свјетском првенству, које се одржава идуће године у Чешкој учествовати у свим дисциплинама.

Јадрански падобрански куп још једном је потврдио да су најаче земље у овом спорту Југославија, СССР и Бугарска.

„Према оцјени стручњака у овој спортској дисциплини који су присуствовали такмичењу у Тивту запажано је повећано интересовање младих да се баве падобранством. Екипе су спремно дочекале такмичење и показале велику вјештину у летјењу и прецизност у скоковима на земљи у сам круг означен на циљу. Такмичарски карактер младих пренијет је са боришта на међусобна дружења и забаву што је од великог значаја за њихову будућност.

Тивћани су и овом приликом доказали да су вјешти организатори и добри домаћини спортских дружења. Гостујуће екипе су се пријатно осјећали и у току такмичења, је показано фер плеј суђење и оцјене, а последице такмичења организовани су другарски сусрети, вечере и забава. Дани у Тивту ће бити упамћени...”

ПАДОБРАНСТВО ИЗ ВРШЦА ПРЕСЕЉЕНО У ТИВАТ

Свеукупне климатске повољности тиватског залива, на чијој обали је пригодно летиште, као и угодности сусрета и дружења младих, значајно су погодиле да Ваздухопловни центар из Вршца одлучи,

да се током 1959. године, Падобранско одјељење са те ваздухопловне базе, комплетно пресели у Тиват. Овом одлуком реформисања постојећих потенцијала створене су нове могућности развоја ове ваздухопловне дисциплине у Боки Которској.

У Ваздухопловном центру у Тивту настао је један нови интензивнији живот: окупило се близу 80 падобранаца из наше земље. Међу њима, у саставу су били и прваци - рекордери, јуниори и сениори, младићи и дјевојке, они који скокове започињу дрхтавицом и тремом и који су у падобранство закорачили из хобија, и други који без скокова са неба не налазе смисао животног уживања. Тиват је по ко зна који пут отворио врата храбрим падобраницима, носиоцима свјетских и националних рекорда и признања. Присутни су Милићевић, Дамјановић, Белошевић, Рончевић, Илић, Техвида Ђеримагић, Наташа Стефановић, Милица Петровић, Нада Ицева, Вукашин Прентић, Перица Дедић и остали великани неба.

У Тивту су при Ваздухопловном центру, почетком марта 1959. г. падобранци подијељени у три курса. Наиме, изводи се обука за почетнике из читаве Југославије. Почетници изводе скокове са висине од 600 метара. Свакодневно, ујутру и послеподне. Свилене куполе трепере изнад тиватског поља.

У другом дијелу обуке, наши врхунски падобранци су увјежавали тест: скокови са 1.500 м са задршком од 20 секунди и оцјеном стила. Јасно, скакало се на одређен циљ. Поред тога репрезентативци су увјежавали скакање у воду и прибрано сакупљање падобрана и хитро испливање.

Током јула 1959. године у тиватски Ваздухопловни центар стигла је и репрезентација Црне Горе у падобранству, ради припреме за национални шампионат, коју предводи свјетски првак Перица Дедић. Поред њега Црну Гору ће представљати доказани падобранци Вујовић и Ђелошевић.

Управа Ваздухопловног центра у Тивту врши интензивне припреме. На такмичењу за наредни Јадрански куп је већ пријављено осам земаља, међу којима Енглеска, САД, Француска, Аустрија Совјетски Савез, Бугарска и Чехословаци који се сматрају за велесилу свјетског падобранства. Очекује се око 70 иностраних шампиона који ће се такмичити у овој допадљивој али и ризичној спортској дисциплини.

Друштвено политичке организације Тивта, међу којима ССРН интензивно, тихо и ненаметљиво обављају свој дио активности. Траже се и проналазе методе рада да предстојећи међународни скуп спортиста протекне уз такмичење и забаву. Обезбеђују се одговарајући терени у заливу, на аеродрому и на градским просторима. Грађа-



Центар ваздухопловства у Доњој Ластви – свечаност поводом
Падобранског купа у Тивту 1959.

ни су одушевљено дочекали најављене активности. Мали приобални градић испод Ловћена и Орјена с богатом вегетацијом и срдечношћу Бокеља доживљава понос и радовање.

ДРУГИ ЈАДРАНСКИ ПАДОБРАНСКИ КУП У ТИВТУ

Дописници медија јављају да су ваздухопловни форуми Црне Горе одлучили, да се у Тивту, од 11. до 19. јула 1959. године, одржи Други Јадрански падобрански куп. То је истовремено и Седмо падобранско такмичење на савезном нивоу.

Такмичење је почело свечано, жарког 11. јула, одвијало се девет такмичарских дана све до 19. јула. Сви задовољни. Такмичари поносни. Победници ликују, многи до њих исказују да су задовољни али да ће то показати наредних година. Они који се нијесу окитили



Југословенски такмичари на Јадранском падобранском купу



Екипи совјетских падобранаца додијељен је побједнички пехар

медаљама, добили су честитке, јер су уложили максимални труд али никад се не зна, једног дана ће се успјети до побједничког постоља.

На Другом Јадранском падобранском купу учествовали су црногорски представници Ђелошевић, Мијовић и Вујовић, као и Тивћани Тиро Гарбин, Влатко Грбац и Бранко Ковачевић.

Генерални пласман жена на Другом Јадранском падобранском купу у Тивту, од првог до седмог мјеста изгледа овако: Ицева Нада, Стефановић Наталија, Ђеримагић Техида, Вујићевић Викторија, Јеленц Иванка, Богнац Вера и Влајков Вера. Ово такмичење оставило је видљив траг у историји бокељског ваздухопловства.



Екипа из Сједињених Америчких Држава на такмичењу у Тивту 1959. године



Завршна смотра такмичара на завршеном Другом Јадранском падобранском купу у Тивту 19.јула 1959

АЕРО МИТИНЗИ - ПОЗИВИ ЗА НАСТАВЉАЊЕ ЛЕТЈЕЊА

Током 1968. године, у тиватском заливу одржана су три аеромитинга уз учешће искусних падобранаца и јетриличара који су задивили становништво, поготово младе посматраче. Изведени летови на небу са дали подстрек за повећано интересовање за авијацију.

И после тога заредом, сваке године или двије, од 1948. до 1969. године, Тиват је био домаћин сусрета, дружења и спортских такмичења у бројним спортским, аеропланским и техничким дисциплинама.

Захваљујући најприје, каквом-таквом тиватском летилишту и аеродрому, његовом првом управитељу, часном капетану авијације Антуну Ђурановићу, омасовљеној послјератној народној техници, узорном Мирку Радовићу и оствареним подвизима чланова аеро клуба Васка Костића, др Војводића, посланика



Успјело искакање и пад у топло море наомак Доње Ластве 1959. (фото Анто Марковић)

Влада Мештровића, pilota ЈНА Зденка Николића, стручне помоћи ондашњих аероклубова Титограда, Иванграда и Никшића, блиставо је започела и стасала прва етапа тиватског ваздухопловства. Оспособљено је стотинак младих моделара, падобранаца и једриличара. Запамћена су имена Ћира Гарбина, Влатка Грбца, Ђорђа Богдановића, Јосипа Крстовића, Гавра Вучуровића, браће Кружић, Антона Николића, Ивице Радовчића, Славка Павловића, Милана Ерцеговића, Бата Кнежевића, Миљка Сокића и других. Утемељена је прва ваздухопловна база којој су људи истински вјеровали.

А онда, као кад набујалој речици понестане доток воде и постане поточић, постепено и он пресакне, у његовом кориту остане траг налик на животопис... Тако је и тиватско ваздухопловство од краја 1968. до 1980. јењавало, уздисало, као кад се истрошеном тијелу одбројавају потоњи дамари срца...

ТИВАТСКИ АЕРОДРОМ ПОБОЉШАНИХ КАПАЦИТЕТА

На основу развојне политике Одбора за привреду Републике Црне Горе и Скупштине општине Тиват, 16. јануара, 1957. године, донијета је одлука о изградњи аеродрома „Тиват“.

Архив ЈАТ-а прилозима уредника Медиа центра, Зорана Милера казује:

„Градња првог травнатог слетишта започета је у фебруару а завршена 30. маја 1957. године, у Тивту.

Отварање аеродрома свечано је обављено 1. јуна 1957. године. Свечаности су присуствовали републички, регионални и општински руководиоци и многи гости из окружења.



Изглед прве пристанишне зграде на тиватском аеродрому 1957.г. - На слици је први управитељ летишта Антун Ђурановић, а у позадини зграде контролни торањ за службу Контроле летјења.



Дан отварања тиватског аеродрома, 1.јуна 1957.г. у Тивту

Изграђена је „пристанишна зграда“ од 160 квадрата са неколико просторија које су намијењене за улаз путника, продају карата и ресторан. Поред зграде са јужне стране подигнута је надвишена просторија, са контролним торњем висине 5 метара, намијењена Контроли летјења која има засебни улаз, а унутар зграде је тераса за надгледање авиона који приспијевају. Поред пристанишне изграђена је засебна просторија у којој царинска служба врши преглед пртља-



Пристанишна зграда из 1957.

га. Југословенски грађани нијесу подвргавани контроли, једино се путници одређени на лет упућују са превозним картама у авион.

Рулна стаза првог тиватског аеродрома је травната утабана равна површина дужине око 1.200 метара а површина намијењена за стајанку авиона, излазак и укрцавање путника је 150 метара широка равнина посута са крупним пијеском, поравњена и утабана преко којег је нанијет слој дебљег асфалта.

Београдске новине „Политика“ и „Борба“ и титоградска „Побједа“, „Глас Црногорца“, „Бока“, и „Омладински покрет“ су на својим страницама објављивили написе о црногорском приморју и аеродрому у Тивту на којем слијећу и полијећу авиони.

АНТУН ЂУРАНОВИЋ ПРВИ УПРАВИТЕЉ ТИВАТСКОГ ЛЕТИЛИШТА

На предлог которског првоборца Мата Петровића, Которанин Антун Ђурановић, поријеклом са Тројице, изнад Шкаљара, упућен је почетком 1948. године, у тиватски Арсенал. Ђурановић је био предратни млади ваздухопловни официр – храбри искусни пилот и током Другог свјетског рата показао је врлине храброг и истрајног борца – антифашисте. Као веома марљив и дружељубив, Ђурановић је у Арсенал упућен да обавља послове техничког надзора подморница у Ремонтном заводу „Сава Ковачевић“ у Тивту а потом је у својству капетана авијације постављен за првог управитеља тиватског лети-



Антон Ђурановић, први управитељ летишта у Тивту

лишта. Ђурановић је дужност управитеља обављао од маја 1957. до јесени 1963. године. За то вријеме је обављао и послове шефа службе Контроле летјења и подучавао младе људе, чланове Аеро клуба Тиват активностима спортске авијације.

Према међуратној архиви војног ваздухопловства, Ђурановић је био први војни пилот који је 1934.године, пролетио војним авионом испод моста у Београду, јединог у то вријеме који је повезивао Београд са земунским атаром.

Коначно, стварен је сан многих Тивћана. Слијећу и полијећу авиони у питомој виноградарској долини тиватског залива, неколико вјекова старе насебине, прекрасне Боке Которске. Тај датум су доброчестиви Бокељи упамтили. Мали градић новог поријекла, са претензијама да постане регионални центар Боке, преко ноћи је постао значајна ваздушна лука, а кроз њену порту данима улази туристичка клијентела и првим кораком, уз велико дивљење, сусрећу се са плавентилом неба и мирисом магнолије и мора.

Одушевљени путници затичу колоритну панораму Боке: снијезни покривач врхова Орјена и Ловћена, у подножју густа вегетација Обосника и Врмца, а у цвијетним вртovima украсне мимозе и пупољци јарко црвене камелије, као сочне усне грациозне Бокељке... У низини те незаборавне разгледнице чује се брујање авионских мотора и виде свјетлуцања летјелица које брекћу, слијећу и полијећу носећи собом маслинову гранчицу мира.

Остварена су очекивања мјештана да се на овој равној удолини између зимзеленог Врмца и оближњих Брдишта, саградило аеродромско пристаниште и оно ће убрзати коначну градњу аеродрома већих димензија са карактером међународних пропозиција.

Постоје записана запажања архитекте Милоша Лукића, једног од пројектаната тиватског аеродрома, да су оптималне могућности пројекта полетно слетне стазе на тиватском аеродрому за још 200 метара са оба прага, што би одговарало безбједнијем слијетању џамбо авиона, веће величине и тонаже.

ПРВЕ СЛУЖБЕ НА ТИВАТСКОМ АЕРОДРОМУ

Подаци о слијетању и полијетању авиона и број превезених путника у једном временском интервалу одређују категорију аеродрома. Она намеће потребне стандардизоване захтјеве у вези опремљености аеродрома, аеродромским службама и потребним извршиоца посла.

У датим условима редовног коришћења аеродрома, „Југословенски аеротранспорт“ је као једини редовни авио превозник, организовао неопходне службе потребне за нормално обављање основне дјелатности као што су: прихват и отпрема авиона, служба технике, ватрогасна јединица и администрација. Прослијеђен је захтјев управи Ваздухопловног савеза Црне Горе да се и на тиватском аеродрому, као и на осталим аеродромима, треба формирати сопствена ватрогасна служба, опремљена одговарајућим простором, снабђевена опремом и возним средствима која имају резервоаре са водом за



Перо Окиљевић

гашење пожара. Евиденција о овој служби казује да је аеродром Тиват у то вријеме имао сталне ватрогасце на аеродрому. То су били Недјељко Гиљача као командир и Перо Окиљевић, а испомоћ су пружали ватрогасци Крсто Мршуља и Васо Бујеновић. У почетку рада на аеродрому није постојало ватрогасно возило, већ је оно позајмљивано из тиватске ватрогасне јединице у вријеме слијетања и боравка авиона на аеродрому. За те потребе Бујеновић је долазио из циглане „Рачица“ док је Никола Радовић долазио на испомоћ из Арсенала.

Перо Окиљевић је живио у Калуђеровини, која се огледа у мору недалеко од Обале Ђурашевића. Запажено је да је био увијек тачан, изгледан, дисциплинован и ревносан на пословима противпожарне заштите. Одржавао је средства технике, чувао опрему службе и увијек је његова радна униформа изгледала беспрекорно чиста и уредна, а његов осмијех лијечио највећи умор.

Крсто Мршуља је од ране младости озбиљно закорачио у животне невоље и оне су градиле његов снажан осјећај моралне вриједности.



Крсто Мршуља

Професија за коју се Мршуља определио увијек је подстицана његовим праведним ставом достојанства. Он је више деценија у својој јединици на аеродрому, у међуљудским односима био узор поштења и чистоте. И увијек је са разумијевањем обављао задате послове. Честити породични домаћин. Чист образ наслијеђен од својих предака пренио је на своје потомке.

Васо Бујеновић је најприје радио у индустрији опека „Рачица“ а затим је постао ватрогасни спасилац у ваздухопловству. Постао је омиљен јер је пожртвовано обављао више послова. У противпожарној служби

на аеродрому је одржавао стално дежурство а по потреби земаљске оперативе испомагао је свима. Његовом присуству на платформи радовали би се механичари летјења јер је Васо мајсторски наводио авионе на стајанкама. Они који су се са њим дружили признају да је Васо имао посебно мекану душу за сваког са потешкоћама.

На аеродрому није било службе Прве помоћи, већ би се за исказани случај захтијевала интервенција тиватске здравствене службе. Директор Дома здравља, др Зоро Војводић је увијек налазио разумијевање да за потребе авијације на аеродрому обезбиједи особље и возило.

Физичко обезбјеђење на аеродрому вршила су два радника а уколико би неко од њих одсуствовао, капија би била „затворена“. Међу првим „добровољцима“ за стражаре били су Велизар Рамо и Крсто Шамоњић.

На летишту је постојала авио сервисна служба за снабдијевање авиона горивом. Служба је припадала београдском „Југопетролу“. Посједовали су једно возило-цистерну с горивом а посао су обављала два извршиоца, и то Љубомир Лубарда у својству шефа-возача и Анте Бршо радник из Конавала, који је раније радио на дубровачком аеродрому Груде.

ЈАТ-ово одјељење Технике одржавања авиона је функционисало захваљујући школованом и практично оспособљеном авиомеханичару из Тивта, Валентину Грбцу који је редовно вршио прегледе авиона и њихово стартовање. Водио је уредну евиденцију о слијетању и полијетању свих авиона ЈАТ-ове флоте, разних типова и модела.



Васо Бујеновић



Авио механичар Вале Грбац



Контролни торањ за рад контроле летења

Постојала је служба вођења ваздухоплова под војно-цивилном управом Савезне контроле летјења. У почетку су те послове на летилишту обављала два извршиоца и то капетан-пилот Антун Ђурановић и радио-телеграфиста Илија Симоновић.

Опрема аеродромске Контроле летјења током 1957. до 1960. била је веома оскудна и застарјела. Њу су обезбеђивали из војних магацина. Кад би облак надлијетао над аеродромом и магла прекрила тиватско поље тада би слушалице радио преноса у Контроли

летјења крчале и оператери би били принуђени да траже друге у замјену. Често се дешавало да замијењена опрема још горе функционише од оне претходне. У записима које је Антун Ђурановић оставио види се да је захтијевана замјена половине затеченог инвентара. Дио те опреме је био поклон савезника нашој земљи после рата.

На тиватском летилишту од средине 1954. године постојала је самостална метео служба. Сачињавали су је један обучени опера-

тивац, који је опслуживао уређај „мертинец“ налик на сандук, уз једну уздигнуту антену од четири метра. У овој служби радио је од самог почетка до краја 1965. године, један извршилац и то Франо Петковић. Према записима Антона Ђурановића, тадашњег првог управитеља тиватског летилишта, потврђује се да је метеоролог Петковић савршено знао послове и његови извјештаји су коришћени



Франо Петковић, метеоролог на аеродрому

за авијацију са веома великом поузданошћу.

Франо Петковић је често излазио из свог скровишта, гледао у облаке, нешто прерачунавао, записивао у књиге и сачињене кратке извјештаје упућивао посадама авиона. Био је веома омиљен, дружељубив, често насмијан и његову пажњу су закупљали једриличари са којима се дружио.

Брзо се прочуло да Франо „ведри и облачи“ и како он заповиједи тако ће осванути дан. Често је позиван од ко-торских помораца и тиватских рибара да им саопшти „прогнозу“. Он је становао у Градиошници, и често би се на њихове позиве окренуо цркви и замолио св. Петра да му опрости гријех ако им саопшти да очекују дуг сушни период. Међутим са Ловћена би сјутрадан затутњела олуја и натопила киша све рибарске барке...тада би се Франо насмијао.

У оквиру летишта повремено је радила царинска служба и цариник је био присутан уколико би на аеродрому слијетао авион из иностранства. Цариник би долазио из царинске службе Зеленика. У царинским књигама Херцег Новог из 1958.године, остало је убиљежено да су млади цариници Дубравчевић и Баошић били најчешћи теренци задужени за бродове и авионе.

Према тада важећој Уредби о безбједности аеродрома, постојала је обавеза СУП-а да врши обезбјеђење аеродрома, објекта од посебне друштвене важности. Тако је Станица милиције у Тивту упућивала униформисаног милиционера на аеродром који би ре-



Ивица Вуксановић, први шеф Прихвата и опреме



Анто Раичевић, први шеф пословнице ЈАТ-а



Романа Ботица - Живковић

довно обезбјеђивао авион по слијетању, на стајанци и у току његовог опремања до полијетања. Вршилац тих послова био је Савић Павићевић, изванредно вриједан и веома поносан на свој рад. Током његовог присуства на аеродрому, повјерено му је и „паркирање“ авиона, због тога што је послушни и одречни Павићевић то радио савјесно са пуном одговорношћу. На аеродрому су тврдили да је Савић „најповерљиви чоек – ође“, а свој образ, Савић Павићевић је доказивано чојски

потврђивао...

У међувремену, ЈАТ је у то вријеме имао већ формирану Службу прихвата и отпреме авиона са осам запослених радника. Руководилац те службе био је стасити млади ваздухопловац Ивица Вуксановић. Био је и члан првог тиватског Аеро клуба.

ЈАТ је тада у Тивту отворио своју прву пословницу ради пружања услуга куповине превозних докумената и карго робе. Запослени службеници пословнице су у вријеме боравка авиона радили на летишту, а кад би авион био опремљен и испраћен, тада би рад наставили у Тивту. Шеф пословнице од 1959. до 1965. је био Антон Раичевић. У пословници су радила два службеника - Романа Ботица-Живковић и Филип Синдик.

У четири ипо деценије постојања ЈАТ-ове пословнице у Тивту, долазили су и одлазили, постављани и мијењани радници и руководиоци, али је једина из тога времена, тиха, марљива, савјесна и добродушна Романа Ботица -Живковић, сретно и заслужено дочекала мировину. Честитамо!

Од отварања тиватског аеродрома 1.јуна 1957. године до краја 1962. године летиште је било у саставу Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу, којим је руководио Батрић Јовановић. Евидентрано је да је почетком 1963. године на тиватском аеродрому био запослен 21 радник.^[15] Сазнање јавности да постоји авио дестинација

¹⁵ Сви наведени подаци су коришћени из архива Котор.

из југословенске метрополе према Тивту, капији црногорског туризма, значило је да се из године у годину знатно повећало интересовање на летове авиона према мору. У међувремену, поред Београда, интересовање за црногорско море постоји и у другим административним центрима. Тако се јавља потреба за летовима из Загреба и Скопља према Тивту. Током љетњих мјесеци знатно је повећан број слијетања на тиватски аеродром. Тада се на летове према Тивту, сем „Дакоте“ уводе и „Иљушини – 14“ и „Јункерси“. То траје све до јесени 1968. године.

Од 1957. године, дакле од оснивања аеродрома, биланси пословања нијесу остварили неку запажену добит. Од руководеће структуре Народног одбора општине Тиват није се ни очекивало да из добити аеродром помаже тиватској инфраструктури. Напротив, из општинског буџета је захтијевано да се „закрпе“ потребе на аеродрому. Међутим, ЈАТ као основни авиопревозник је имао обавезу да помогне и чињено је то сваком згодном приликом.

Из Београда је 1959. године, из резерви ЈАТ-а и аеродрома Београд тиватском аеродрому упућена вриједна опрема за ватрогасну службу: ватрогасна цријева, склопке, спојнице, ужад и једно комби ватрогасно возило. На захтјев Валентина-Валета Грбца, ЈАТ је на аеродром Тиват упутио двојицу искусних ватрогасаца из оперативне службе за гашење пожара на авионима. Они су зналачки формирали јединицу, упознали је са оперативним задацима гашења пожара и спасавању путника и чланове посаде, и два мјесеца увјежбавали ватрогасце аеродрома Тиват са програмом обуке.^[16]

ЛИМУНАДА ЗОРКЕ МИЛОШЕВИЋ^[17] (истинито дешавање)

У својим објектима у центру Тивта Зорка је знала да домаћински прихвати и угости многе амбасадоре и адмирале, привреднике и политичаре, новинаре, знамените личности музике и филма, и надасве, посаде наших и страних авио-компанија. О томе свједоче објављене књиге, новински написи, фото прикази, писане похвале и многе дипломе-признања у знаку упамћеног сјећања и пријатељства које је постигла ова угледна домаћица, која је била предводник жена Црне

¹⁶ Архив школства ЈАТ-а.

¹⁷ У то вријеме, педесетих и шездесетих година, предузеће „Мимоза“ водило је угоститељство на аеродрому, али се многи Тивћани, Београђани и Загребчани и други, сјећају укусне лимунaде вриједне Зорке Милошевић, која је касније постала, не само часни грађанин Тивта, већ и први самостални и најугледнији привредник града.



Вриједна и часна Зорка Милошевић

Горе у Кумровцу, угоститеља у Крагујевцу, Похорју и гост Јованке и председника Тита на Бијелом двору.^[18] У Београду се крајем шездесетих и почетком седамдесетих година препричавала шаљива згода са извора Зоркиних догодовштина.

Наиме, управљајући авионом „ДЦ-3“, симпатично називан „Мала Дакота“, ЈАТ-ов пилот инструктор Михаило Петровић-Цига слијетао је тамо гдје то другима није успијевало: на Гочу код

Врњачке Бање, у Лешће на Бледу, недовршеном аеродрому Долцу у Иванграду, Ивањици код Требиња и на тиватском провизорном летелишту.

Једном прије поподне кад је авионом слетио у Тиват, затечена је и домаћица аеродромског бифеа, добродушна Зорка. Она је тада међу путницима гласно узвикнула „пао је наш авион“. Тада је однекуд ту вијест чуо Чеда Лакић, новинар београдске „Политике“, који се тих дана одмарао у Прчању у друштву са групом Бокеља. Новинар Чеда Лакић је по навици професије, одмах без двоумљења, неким позајмљеним бициклом из Прчња, поред Столива, Лепетана и Тивта доспио до аеродрома. Уморан, задихан и презнојен, желио је да види и са лица мјеста извијести своје новине, како је то „пао“ ЈАТ-ов авион? Зорка је као затечени свједок обавијестила „јавност“ да је авион пао, и да се са путницима „здрово и добро“ вратио за Београд...

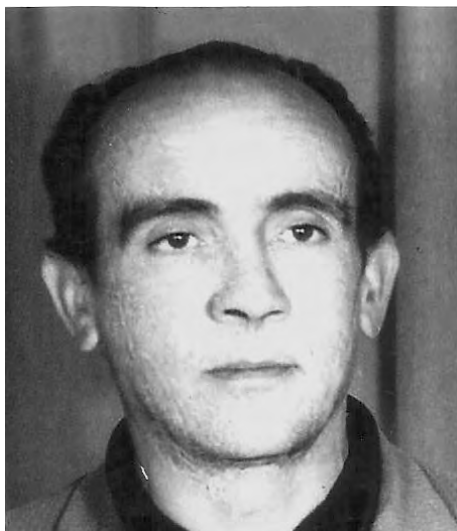
ТИВАТСКО ПРЕДУЗЕЋЕ ЗА АЕРОДРОМСКЕ УСЛУГЕ

У овом дијелу наводимо људе који су обављали послове директора аеродрома. Дугујемо им пажњу јер су знано руководили и газдова ли аеродромом. Сваки је од њих дао свој несебичан допринос препознатљив до данас. Нажалост, иако многи од њих нијесу више са нама, значајно је да се њихова имена памте. Многи су од њих заслужи-

¹⁸ Записано у разговору са Зорком Милошевић, март 2010. и прегледом сачуване породичне архиве.

ли часно мјесто у историји тиватске ваздушне луке.

Скупштина Општине Тиват је током 1962. године усвојила одлуку да је рентабилније уколико би формирала своје „Предузеће за аеродромске услуге Тиват“, попут многих тада регистрованих у земљи. Оно има и други циљ; изблиза се види јасније: стварање и подјела сопственог дохотка, колико се издваја за трошкове и колико од свега остане као чист приход.



Ивица Божиновић, предан послу и обавезама

Тиватски аеродром је тада претежно користио травна-те површине, мада изравњане и утабане. На стајанкама авиона коришћена је улегнута пјешчана подлога да би путници чисте обуће улазили на превоз авионом.

Аеродромске службе бројиле су неколико радника и све послове су обављали у духу поштовања послужбених ваздухопловних прописа.

За директора првог „Предузећа за аеродромске услуге“ постављен је Лука Божиновић. Тивћани свједоче да је Божиновић важио за веома вриједаног и предузимљивог пословног руководиоца, и био часни грађанин и доказани родољуб. Тих година од 1963. до 1968.

на тиватском аеродрому највише пажње је посвећено безбједности периметра. Наиме, ужа аеродромска зона није била прописано заштићена сигурносном оградом и повреда тог простора представљало је угрожавање безбједности авио летова. Наиме, мјештани околних насеља били су навикли да на питомој удолини напасају стоку. Захтијевано је да запослено особље аеродрома интервенише и само отклања нарушавање безбједности. Директор Божиновић је предано обављао све припреме да се авиони успјешно дочекају, прихвате и узлете са аеродрома.

Божиновић је у улози руководиоца „Предузећа за аеродромске услуге“ изнова изучио нове програме стицања радничких зарада и друштвених обавеза. На тим пословима неуморни Тивћанин је уложио своје емоције, снагу и радне навике. При томе је очекивано да профит пословања покрије непредвиђени раст трошкова. Због тога

је Божиновић први привредник који је осјетио недаће због више фактора који су реметили успјешно пословање.

Наиме, скромни услови аеродромских објеката нијесу омогућавали квалитетнији раст авио саобраћаја, поготову кад се слијетало авионима са мањим бројем путничких сједишта и када су авиони на тиватском аеродрому опремани застарјелим средствима опслуживања. Унос пртљага и изношење вршено је ручно, а тако је било и са другим облицима опслуживања авиона.

Тадашње општинско руководство било је увјерено да ће аеродром из сопственог дохотка изграђивати себе. Тако су изгледале ствари лаицима у пролазу.

СЛАБИ РЕЗУЛТАТИ ПОСЛОВАЊА

Очекивања Тивћана да ће осамостањени аеродром успјешно пословати била су само хипотетичка заблуда. Запослени на аеродрому, редом од радника са најнижим дохотком до директора, улагали су велики труд да покажу пословни успјех. Али је он месецима изостајао. Онима који су познавали техничко-саобраћајне услове модерног пристаништа и аеродинамику слијетања, било је јасно да се авио саобраћај на аеродрому одвија у отежаним условима; рулна стаза намијењена полијетању и слијетању била је чиста импровизација, платформа за стајанку авиона - узана, пристанишна зграда неодговарајућа, систем веза у очају... При томе су инспектори савезних ваздухопловних власти указивали на непоштовање међународних стандарда и препорука, јер је тиватском аеродрому недостајала техничка опрема опслуживања авиона, средства пожарне заштите, и много чега другог...

Потпунијем опремању тиватског аеродрома потребна су материјална средства које аеродром из сопствених фондова није могао да уложи. Општина Тиват је посједовала само онолико средстава да себе одржава а републичким органима власти аеродром Тиват није био једини губиташ.

АЕРОДРОМ ТИВАТ ПРЕД РАСПАДОМ

Тадашња путничка авијација са авионима који су располагали са двадесетак сједишта редовно је саобраћала три – четири пута седмично из Београда према Тивту.

Због посјете туриста Црногорском приморју, регистровани су повремени доласци ЈАТ-ових ванредовних летова из Загреба, Сарајева и Скопља али је такво „букирање“ забиљежено само током љетњег тромјесечја. С јесени и током зимских мјесеци, све до прољећног мајског отопљавања овдје би се осјећало суморно сивило и сав уложени труд запослених радника није могао да покрије увећане трошкове рада. Обавеза издавања средстава за фонд заједничке потрошње или законом обавезни резервни фонд предузећа су биле само замисливе категорије.

Исказани пословни биланси 1966. и током 1967. године, на тиватском аеродрому недвосмислено су потврђивали колапс - пословним рјечником или стање борбе за опстанак.

Тада су политичари општине Тиват са надлежним савезним ваздухопловним властима, републичким органима Црне Горе и старјешинама надлежне Војне команде тражили могућност опстанка и даљег постојања. Између више идејних рјешења и предлога, најпогодније рјешење је понудио београдски ЈАТ. Пословодни орган ове авио-компаније је гарантовао успјешан опстанак радном колективу иако је аеродром посједовао веома сиромашну опрему и неодговарајуће услове рада.

Дакле, од свих предлога којима се шпекулисало у јавности једино је београдски ЈАТ понудио конструктиван предлог да се у Тивту изгради нови аеродром, средствима уложеним од стране више друштвених и државних фактора. О томе су обавијештени сви важни државни органи Црне Горе и Југославије.

На крају је постигнут договор уз обострану сагласност присутних субјеката и међусобно потписан и овјерен текст уговора, да предузимљиви „Југословенски аеротранспорт“ буде опуномоћени инвеститор и носилац градње новог тиватског аеродрома. Даље је предложено, и од општинских, републичких и савезних саговорника прихваћено, да ЈАТ учешћем дијела средстава из својих фондова у градњу и опремање аеродрома стекне право располагања дијела уложене имовине; с тим да својим расположивим капацитетима, модернијим млазњацима, знатно увећа обим авио саобраћаја.

ЈАТ је био опремљен модерном флотом да са домаћих и иностраних дестинација успостави авио превоз према Тивту. Усаглашено је такође да ЈАТ као већински власник имовине, опреме и средстава има правни статус власничког одлучивања будућег развоја на овом аеродрому. Општински функционери Тивта су коначно одахнули, јер је пронађено трајно рјешења, којим се настале невоље анулирају, за које се из окружења и регије, дотле није могао пронаћи лијек оздрављења.

ДОГОВОР ОДГОВОРНИХ ЗА ГРАДЊУ АЕРОДРОМА

Тада је Општина Тиват, првим рјешењем бр. 10-470/1 од 7.2.68. и другим број 1-3-3406/1 од септембра 1968.г. сачинила уговор са „Југословенским аеротранспортом“ о градњи новог тиватског аеродрома. У уговору је унешено да су финансијска средства за градњу аеродрома обезбијеђена 24 % од стране Општине Тиват, затим, 27% од Савезне управе за цивилно ваздухопловство и 18 % средствима надлежне Војне команде у Титограду, под условом да се тиватски аеродром по потреби може користити за војне летјелице. Остатак од 34 % средстава финансијске конструкције, подразумијева да ће инвестирати нови покровитељ, „Југословенски аеротранспорт“.

Уговор је такође прихваћен одлуком радничког савјета ЈАТ-а, а потом уз потписе уговорених страна, овјерен у Општинском суду у Котору и Министарству саобраћаја Црне Горе. Правно-релевантне садржаје уговора дате су на располагању Општини Тиват, Влади Црне Горе, односно Министарству за саобраћај и „Југословенском аеротранспорту“, а копија рјешења надлежној војној команди.

У архиву Министарства саобраћаја Црне Горе, предмет „Цивилна авијација“ под бројем 18/11-69 ОСК, сачувани подаци потврђују: „Одлучено је да тиватско летиште буде затворено за авио саобраћај због припрема и изградње новог аеродрома од октобра 1968. до даљњег. Планирано је да градња новог аеродрома траје до краја 1970. године.

ДИРЕКТОР МАТИЈЕВИЋ ПРАТИ ИЗГРАДЊУ АЕРОДРОМА

Општинске власти у Тивту су крајем 1968. године, одлучиле да за новог директора аеродрома у изградњи поставе Влада Матијевића. Матијевић је био запажени учесник у ослободилачком рату и послеријатној изградњи Тивта и заслужује признање часног пословног брижника. Задачи Матијевића сводили би се да најприје постављени директор другује са архитектом, изучи планове и надгледа развој и токове високе и ниске градње аеродрома. Он би тиме стекао искуство домаћина - објеката аеродрома високих вриједности и квалитета. Матијевић је био најближи свједок двогодишње градње, најприје од земљаних радова до завршне фазе изградње пословних зграда аеродрома. Био је јавно похваљен за рационалну политику градње тиватског аеродрома од инвеститора-београдског ЈАТ-а

републичких органа власти и тигородске Војне команде.

Црногорска јавност је тада обавијештена да је инвеститор одлучио да познати београдски „Аероинжињеринг“ буде пројектантско предузеће, носилац посла и реализатор пројекта у свим фазама, од земљаних до завршних радова. У ствари, њихов стручни сарадник, архитекта Милош Лукић, редовни професор на Саобраћајном факултету у Београду је из љубави према људима овог мјеста сачинио прилагодљив пројекат новог аеродрома. Остало је негдје записано у биљежницима Дара Петковића, да су Тивћани професору Лукићу у знак узвраћеног добротинства понудили земљишну парцелу за градњу викенд кућице, близу обале на Понти Сељанова, под повољним условима. И не само архитекти Лукићу...

Радове новог тиватског аеродрома изводило је никшићко грађевинско предузеће „Црна Гора“ са којим је Општина Тиват сачинила уговор, а затим су уговорна права и обавезе пренијете на новог инвеститора – „Југословенски Аеротранспорт“ из Београда.



Владо Матијевић, директор аеродрома у изградњи



Директор Владо Матијевић и архитекта проф. Милош Лукић на тиватском аеродрому током извођења радова 1969-г.

Пројекат нискоградње обухватио је градњу полетно слетне стазе дужине 2.500 метара са осредњом ширином од 45 метара. Затим је на рулној стази уграђена асфалтна конструкција са бетонским ивичњаком и чврстом риголом. Урађена је основна стаза земљине ширине 150 метара, стабилована и затрављена са предпољима испред прага „32“ и „14“.

У оквиру радова урађена је платформа намијењена за паркирање авиона, излазак и укрцавање путника и пртљага, димензије 450 x 72 метра, пресвучена дебљим слојем асфалта са 5 паркинг позиција и везу за полетно слетну стазу са двије спојнице, ширине 20 метара, једнаке асфалтне конструкције као и платформа.



Изградња писте

Пројектом је обухваћена високоградња, те је саграђена дуго очекивана пристанишна зграда са престижних 1.000 квадратних метара са узвишеном конструкцијом заравњене водоотпорне површине.

Челник пројектантског бироа Аероинжињеринга, инг. Александар Патологић и архитекта Мирослав Миша Радовановић су испоштовали међународне стандарде, процедуре и препоруке Анекса ИЦАО.

Изграђен је 41 метар висок контролни торањ са међуспратним сепареима, техничком службом и на самом врху узвишеном куполом намијењеном за праћење дешавања на небу и летјелица које слијећу и полијећу на тиватски приобални аеродром.

У тој близини и површини широке хоризонтале изграђена је вишенамјенска зграда. Најприје, зграда техничких служби. Њено приземље намијењено је службама Loadsheet-а, ФИО и Метео станице. Оне дају неисцрпне податке Ческинг-и без којих не би било могуће полијетање ваздухоплова. На спратној равнини, у четвороуглу, једнаких димензија, комотних сунчаних видика, намијењене су руководним службама аеродрома, Контроле летјења, царинске службе и граничне полиције.

У истом праволинијском реду саграђена је зграда посебних служби. Наиме, градитељи су испоштовали императиве тадашњег, тек основаног Инспектората савезне ваздухопловне инспекције, саградивши зграду намијењену потребама спасилачко-ватрогасне службе, средствима, обуци и радионичком одржавању средстава технике. Тада је постављен хидро систем са неколико прикључних направа за коришћење за случај гашења пожара, и предвиђено коришћење резервне воде из оближњег бунара.

Посебни јужни дио зграде намијењен је смјештају снажних агрегата енергетског напајања електричном струјом. Јер са тог мјеста воде снопови кабловских водова јаке струје до свих аеродромских потрошача.

На ивичном травњаку, дуж платформе надвисује шест фундираних металних конструкција на чијим су завршницама инсталиране снажне рефлекторске свјетиљке за освјетљавање платформе и стајанкама за ноћење авиона. Ове свјетиљке су уочљиве ноћу са оближњих планинских врхова, унаоколо од Ловћена, Орјена, Кобиле и Обосника.

На тиватском аеродрому је тада постављена прва свјетлосна организација. Њу је чинила опрема намијењена ивичним свијетлима писте и прагова, ВАСИС уређаји на праговима „32“ и „14“ и „Calvert“ свијетлима ниског интезитета на прагу „32“. Остала навигациона опрема аеродрома је смишљено пројектована, али је у даљим корацима, мијењана и допуњавана.

Према свједочењу Мата Крстовића тадашњег председника Општине Тиват^[19] да је Војска уплатила општини Тиват износ од 750 милиона динара, наиме средства намијењена за градњу аеродрома

¹⁹ Стоји у документима Општинског суда у Котору.

с тим да Војска може користити услуге на аеродрому без наплатних обавеза. Затим, Савезна управа за цивилно ваздухопловство уложила је новчану суму, тадашњих милијарду и двјеста педесет милиона динара фонду градње аеродрома. Сва та новчана средства су уплаћена у Инвестициону банку у Титограду. Обзиром да је Општина Тиват сва права располагања средстава за градњу аеродрома пренијела на „Југословенски аеротранспорт“, тада је ЈАТ као инвеститор преузео одговарајући износ кредита који је одобрила та банка уз депозит од 1,5 милиона долара на отплату од двадесет година.^[20]

Црногорској јавности су тада била доступна сазнања да су током 1970.године, усљед помањкања новчаних средстава на градњи аеродрома, дошло до кориговања пројекта.

Био је ризик ускратити пројектовану градњу виталних објеката од значаја за аеродром међународног карактера. Тражени су спонзори са југословенског простора, али у то вријеме није било одзива. Тежили су људи из регије да најприје себи обезбиједе ваздушна приста-ништа.

Да би се испунили основни захтјеви предвиђени анексима међународних организација за безбједност ваздушне пловидбе, „Југословенски Аеротранспорт“ је одлуком пословодних органа одлучио да за завршетак градње уложи додатних 38 милиона марака. Овим средствима је завршена зграда намијењена противпожарној заштити, техници и робном складишту.

Остатак уштеђеног новца послужио је да се обезбиједе средства намијењена за опслуживање авиона, набавку ватрогасних возила и канцеларијски намјештај.

Група запослених радника примљена да врше руководне послове у тек основаним службама, свједоци су да нијесу избјегавали да раде све што је морало да се обави. Они нијесу марили за прекорачење радног времена или да ли је тај посао категорисан за извршиоца са нижим или средњим образовањем. Битно је да су обавезе завршене солидарно уз дружење и међусобно уважавање сваког појединца.

Почевши од директора Влада Матијевића, допринос су дали сви остали Нада Ђирковић, Перо Филиповић, Раде Гоговић, Мерица Петковић, Марија Зоричић, Јелена Почанић, Марија Бркан, Марија и Митар Миљевић, Марко Вуксановић познатог као Марко капетан, Зора Николић и други. Свакако и други радници су дали допринос али теже се сјећају и појединци из тога времена.

²⁰ Државни архив ЦГ, инвестиције у републици, Цетиње, снг. бр. 1968-71 обз.

ОТВАРАЊЕ НОВОГ АЕРОДРОМА ТИВАТ

Са кашњењем од неколико мјесеци Тивћани су одлучили да убрзају завршне припреме отварања новог тиватског аеродрома. Одлучили су се да то буде на крају љетње сезоне 1971. титоградска штампа је о томе писала: „Свечано отварање међународног аеродрома у Тивту предвиђено је 25.септембра и том приликом, очекује се присуство председника Црне Горе Блажа Јовановића са сарадницима“.

Нови тиватски аеродром је према завршеном пројекту изгледао овако: „Изграђена је асфалтирана бетонска слетна стаза у дужини 2.500 и ширине 45 метара. Затим, нова платформа 450 x 72 метра и двије додатне асфалтиране стазе којима авиони излазе и прилазе са писте стајанкама. Нова пристанишна зграда од 1.000 квадратних метара са садржајима који одговарају прописима прихвата и контроле путника и пртљага прије укрцавања на лет авионом. Околином доминира контролни торањ, висине 41 метар, грађен по најновијим стандардима и опремљен радарским антенама.

Тивћани старосједиоци и данас потврђују да су најзаслужнији за градњу тиватског аеродрома били директор Главне управе југословенског цивилног саобраћаја Батрић Јовановић, генерални директор ЈАТ-а Видоје Крунић, а за његову квалитетну градњу, убрзано опремање и оспособљавање за авио саобраћај, највише се залагао тадашњи председник тиватске Општине Мато Крстовић.



Аеродром Тиват међународног карактера отворен 26.септембра 1971.г.

СВЕЧАНО ОТВАРАЊЕ НОВЕ ВАЗДУШНЕ ЛУКЕ



На авиону приређена флаша шампањца

реткиња из Тивта, свечано одјевени избраници Бокељске морнарице, чији је почасни предсједник био и Маршал Тито. Свечаности присуствују чланови тиватске Градске музике, општински и регионални политичари, угледни људи.

Ишчекивало се слијетање првог новог авиона „ЈАТ“-ове млазне авијације „ДЦ-9“ којим су управљали искусни ЈАТ-ови летачи,



Капетан ЈАТ-а Владимир Шамс честита куми

Како је изгледао 25. септембар 1971. дан отварања тиватског аеродрома, свједочи нам архивска грађа коју су сачували пионири ЈАТ-овог ваздухопловства инг. Предраг - Пеђа Челановић и тадашњи руководилац Медиа центра ЈАТ-а новинар и фоторепортер, Зоран Милер.

„На тиватском аеродрому је тога дана, 25. септембра 1971. било све у потпуности припремљено: униформисани радници са ознакама авиокомпаније „ЈАТ“-а, маса грађана, осам zgodних мажореткиња из Тивта, свечано одјевени избраници Бокељске морнарице, чији је почасни предсједник био и Маршал Тито. Свечаности присуствују чланови тиватске Градске музике, општински и регионални политичари, угледни људи.

Ишчекивало се слијетање првог новог авиона „ЈАТ“-ове млазне авијације „ДЦ-9“ којим су управљали искусни ЈАТ-ови летачи, прослављени капетани, Владимир Шамс и Жељко Маљковић. Овим авионом из Београда су допутовали Батрић Јовановић у име Савезне управе цивилног ваздухопловства Југославије, затим Милорад Шљивар директор Савезне управе контроле летјења, Видоје Крунић генерални директор „ЈАТ“-а Мијо Микин, предсједник радничког савјета и представници синдиката, Савеза комуниста и омладине ЈАТ-а, затим Добривоје Мандић представник технике

ЈАТ-а, капетан Крстић шеф Летачке оперативе ЈАТ-а, Перо Коруга саобраћајни директор аеродрома Београд, представници Привредне коморе и Владе, као и група новинара и фоторепортера.

Истовремено је из Титограда слетио „Тупољев-14“ са којим су допутовали највиши црногорски државни привредни и други руководиоци међу којима су били Блажо Јовановић, Вељко Милатовић, Војо Срзентић, Митар Бакић, Радоје Орландић, Милутин Морача и друге званице.

Отварању тиватског аеродрома присуствовали су делегати „Inex Adrië airlines“, „Пан Адриë“, „Aviogenexa“ и представници аеродрома из Дубровника, Мостара, Загреба, Скопља и Охрида.

Том приликом на свечаности, крштен је ЈАТ-ов авион ДЦ-9 YU-АНМ и добио је име „ТИВАТ“. Кума те поштоване традиције, уз боцу шампањца и аплаузе стотињак присутних гостију била је Јозица Крстовић, допадљива супруга тиватског градоначелника Мата Крстовића.



ДЦ-9 добио је имеТИВАТ



Мато Крстовић



Видоје Крунић



Блажо Јовановић

На свечаности отварања међународног аеродрома Тиват су о значају путничког ваздушног саобраћаја у Боки Которској, говорили прво предсједник општине Мато Крстовић, затим директор тиватског аеродрома Владо Матијевић, након тога генерални директор „ЈАТ” Видоје Крунић, директор Савезне управе контроле летења Милорад Шљивар. Завршну ријеч имао је Блажо Јовановић, предсједник Црне Горе који је те године обављао федералну обавезу предсједника

Уставног суда Југославије. Он је истакао велики значај тиватског аеродрома у привредном, посебно туристичком и културном развоју Црне Горе и црногорског приморја.

Домаћин крштења, предсједник општине Тиват је потом организовао свечани ручак у једном гала ресторану у околини, на видиковцу у окружењу густе вегетације са погледом на плаветнило неба и мора.

У међусобном дружењу приморци су гостима понудили најтоплија осјећања међусобног уважавања.

ПРВИ БИЛАНС УСПЈЕШНИЈЕГ ПОСЛОВАЊА

Владо Матијевић је заслужан да се током градње аеродрома максимално штедјела предвиђена средства, испоштовани планирани рокови градње и његовали међуљудски односи. Све је то одлучило да се Матијевићу продужи мандат у вођењу аеродрома све до 1975.

Дакле у периоду 1971-1975 аеродром Тиват је удвостручио авио промет. Томе је највише допринијела флота југословенске авио-компаније. ЈАТ је располагао авионима друге генерације млазњака са утрострученим бројем расположивих сједишта. Авиопревозник је у међувремену повећао број летова према црногорском приморју захваљујући изгледу и капацитету новог аеродрома међународних размјера. Савремено опремљен, тиватски аеродром је постао алтернатива дубровачком и титоградском аеродрому јер је на по-



„Каравеле“ су ЈАТ-у знатно увећале промет путника и робе на свим европским дестинацијама

менутих аеродромима традиционално отежан саобраћај нарочито зими. У Дубровнику због неподношљиве и јаке буре, а у Титограду због недостатка савремене опреме одржавања слетне стазе током зиме.

У међувремену, због привременог затварања аеродрома „Дубровник“ у 1974.години, аеродром Тиват је добио за то вријеме три нове међународне линије, са поласком из Београда, преко Тивта за Рим, Атину, Праг и Братиславу. Путници преузети са дубровачког аеродрома чинили су углавном поморци са Црногорског приморја и залеђа па се јавила потреба да Тиват одржава неколико иностраних линија према средњој Европи.

Нажалост, ограничавајући фактор је била отвореност аеродрома Тиват који је, обзиром да није био оспособљен за инструментално летјење и летјење ноћу, могао да прихвати авионе само током дневног летјења. У једном кратком периоду 1975-1976 аеродром Тиват је био повезан са Њујорком, прихватајући путнике на релацији Њујорк – Тиват, који су посјећивали коцкарницу хотела „Маестрал“ у Милочеру. Путници су на овој релацији превожени ЈАТ-овим авионима типа „Boeing-707“ који су могли без слијетања да прелете путању од Тивта до Њујорка, али би у поласку морали да укрцају максимално могућу количину горива до 100 тона. То је био ограничавајући фактор на аеродрому Тиват. Тежина авиона у полијетању и недовољна дужина тиватске полетно слетне стазе од 2.500 метара.

На новом тиватском аеродрому опслуживани су авиони наших и иностраних авиокомпанија, чак и авиони „Capitol Airwaysa” са широкотрупним авионима („ДЦ-8 супер“) са 250 путника, који је био највећи авион који је слијетао у Тивту седамдесетих година.

Након неколико година домаћинског руковођења аеродромом, Матијевић се вратио активностима у општини. Због лошијег здравља скромни и хваљени Владо Матијевић је прерано завриједио инвалиднину.

БЕОГРАЂАНИН НА ЧЕЛУ АЕРОДРОМА



Миодраг Бата Ђурић, директор аеродрома
1975-78.

Почетком 1975. за директора аеродрома поставља се искусни инжењер и ентузијаста Миодраг Бата Ђурић, коме је предсједник Пословног одбора ЈАТ-а генерал-пуковник Драгослав Радисављевић исписао најбоље препоруке. То су потврдили радници на тиватском аеродрому.

Бата Ђурић је у раној младости дубоко у себи уткао етичке норме опхођења са људима. У ЈАТ-овим оперативама показао је креативну способност доброг менаџера. На тиватском аеродрому, тихо и ненаметљиво, Ђурић је

потврђивао интелектуалну величину руковођења и стечену навику да испомаже људима. Остало је записано да је ЈАТ-ов тиватски аеродром у то вријеме био веома оптерећен ануитетима око отплате задужености код Инвестиционе банке у Титограду. Био је потребан велики напор да се на вријеме опслужи увећан број авиона и искаже позитивно пословање.

У предсезони, 1974/75 извршене су све потребне припреме да се на тиватском аеродрому преусмјери авио саобраћај намијењен дубровачком, који је из Груда премјештан на нову локацију у Билипима.

Након солидно обављених припрема којима је ЈАТ руководио, љетња сезона авио саобраћаја у Тивту је уз повећану фреквенцију ваздухоплова веома успјешно одрађена. Тада је на тиватски аеродром понедељак редовно био у шпицу са око двадесет и седам опслужених авиона дневно. Тада су радници земаљске оперативе, предузимљиви да марљиво опслуже приспјеле авионе, у својим редовима често виђали директора Бата Ђурића да у пртљажнике авиона умјесто елеватора којих није било, ручно уноси ствари одлазећих путника. Није то значило да се постигне престижно вријеме за опремање авиона, већ је Ђурић посједовао навику стечену у омладинским радним акцијама да удруженом снагом постиже ударничке рекорде.

И не само то, директор Ђурић је први директор који је увео савремену технологију рада у пословању тиватског аеродрома уз поштовање међународних стандарда и процедура. Да би максимално угодиле све већем броју путника – туриста из Западне Европе, организовао је:

- пружање угоститељских услуга у простору за чекирање путника и пратилаца,
- организовано пружање кетеринг услуга за иностране и домаће посаде и путнике,
- Duty free продавницу у међународном простору аеродрома,
- убрзано опремање одлазећих путника увођењем аутоматске ваге и траке



Гашење пожара на авиону захтева примену знања и искуства

То се дешавало у она времена када су извјештаје пословања прихватили Раднички савјети и када се директори нијесу представљали крутим бирократима, израслим из неке страховладе.

Остале су биљешке у архиви ваздухопловне инспекције Савезног министарства саобраћаја да су директор тиватског аеродрома Миодраг Бата Ђурић и савезни ваздухопловни инспектор Радослав Реметић организовали гашење пожара на авиону „уживо“ на једном широкотрупном млазњаку чехословачке авиокомпаније. Наиме, директор Ђурић је добио пристанак вође ваздухоплова авиона, који је превозио туристе за тиватско одмаралиште Плави хоризонт да организују оцјенску вјежбу гашења пожара на авиону. Ватрогасци на тиватском аеродрому су први пут „уживо“ били ангажовани да изведу акцију гашења пожара и спасавања путника. Акцији су присуствовали представници општинских јединица из регионалног окружења. И то је била последња прилика да аеродромска ватрогасна спасилачка служба учествује у гашењу пожара на путничком авиону.

Знано је и то да је Миодраг Бата Ђурић био захвалан и спреман да саслуша савјете радника, радио је без повике и журбе, нотиране задатке, тихо израчунавао дане и мјесеце свог директоровања. Најједном се маја 1978. г. вратио свом матичном уточишту, јер се ужелио видиковца на Новом Београду са којег је могао да посматра полијетање и слијетање авиона на Сурчинском аеродрому.

Крајем октобра 1975, године, у вријеме када је Ђурић био директор, запослене на тиватском аеродрому обузела је туга кад су сазнали да је „супер деветка“ љубљанске „Адрије“ настрадала на прагу прашког аеродрома.

Авион су Тивћани прије који сат времена радосно испратили са тиватског аеродрома. Отпраћени су чехословачки туристи последње смјене љетње сезоне 1975. Отпраћени из Тивта са букетима расцвјетане мимозе, са срдачном порукум да се сретно врате у своју домовину. Сат – два касније, многи од њих су са букетима бокељске мимозе отишли у смрт.

Треба истаћи да је за првог техничког директора на тиватском аеродрому постављена успјешна Јелена Почанић. Ево романтике: била љепушаста дјевојка из Београда и заљубила се у момка Бокеља и остала да ту живи. Мјесто техничког руководиоца на аеродрому неприкосновено јој припада, јер је боље од осталих познавала технику. Увијек је била насмијана и полетна, дражесна, допадљива и праведна, вољела да руководи. У историји тиватског аеродрома била је и остала најбољи познавалац и реализатор кључних техничких проблема.

Млади инжењер електро-технике Винко Вујовић је наслиједио је ресор техничких послова од 1981.г. и истрајно, ажурно и предано радио све до 2015. Искусни Вујовић је врсни познавалац електро техничких послова. И то је у потпуности одговарало једном дијелу техничког развоја: свјетлосном систему, ВАСИС уређајима, граничним котама, Фар-овима и агрегатској снази на-пајања направа и уређаја. То



Дипл. инг. Винко Вујовић

је био заокружен програм дјелатности за извршиоца на пословима техничког директора. Међутим, у тој цјелини није садржана машинска струка и технологија свих оних средстава која прописано служе опслуживању авиона и чине компактност безбједносном систему аеродрома у цјелини. Демокритува мудрост нас подучава: „Не труди се да знаш све да не би у свему постао сваштар“. Нелогично је да у шему техничког руководиоца остане као до сада једно знање – десет звања. Уз једно знање и звање – један извршилац. То је једино рационално, све остало је импровизација. За негодовање Вујовића није било слуша!.

Вујовић је показао несребичан допринос на свим техничким пословима тиме, што је увијек био у спреман да одговори увећаним захтјевима технике иако то није била само његова струка. Вриједан али раздијељен, теоретски присутан али практично удаљен, остао је досљедан својој природно обдареној бистрини расуђивања.

АЕРОДРОМ ЈЕ ОШТЕЋЕН У ЗЕМЉОТРЕСУ

Аеродром „Тиват“ је биљежио успон у свом развоју све до катастрофалног земљотреса априла 1979. године. Неочекивано су тиватском аеродрому нанијета оштећења која ће знатно утицати на даље пословање:

- Видне су пукотине земљишта на дијелу платформе,
- Уздужна удубљења, улегнућа тла по дужини полетно слетне стазе,

- Снимљене су бројне пукотине и одвајања на дијелу зидова пристанишне зграде
- Поремећени су водови водоснабдијевања и канали за одвођење воде и влаге на аеродрому

Поред тога мјешовита комисија о процјени штете од земљотреса је утврдила да су на уздужном појасу слетне стазе примјетне бројне неравнине и удубљења, рукавци и платформа су наборани површинским слојем асфалта и појавиле се пукотине на стубовима пристанишне зграде. Одводни канали бивају затрпани а поремећен доводни систем питке воде. Истовремено су поремећени водови електричне мреже. Државна комисија је констатовала да је и контролни торањ доживео оштећења.

Након земљотреса, приступило се санацији и модернизацији објеката. Средства за обнову од земљотреса су обећана из Републичког фонда за обнову и изградњу пострадалог подручја. Међутим, уплаћена средства из Фонда нијесу била довољна. Црногорска јавност је била у сазнању да су средства Фонда недовољна да покрију све потребе. Требало је најприје пружити помоћ бескућницима.

Дакле, на листи неопходних захтјева на тиватском аеродрому, план је обухватио следеће: пресвлачење полетно слетне стазе новим асфалтним застором, продужење пристанишне платформе за још три паркинг позиције и три спојнице чиме је омогућен прихват широкотрупних авиона и уједно су урађене комотније саобраћајнице за маневре средстава за опслуживање авиона. Истовремено су санирали све пукотине и помјерања на објектима аеродрома.

Присутни ЈАТ је обезбиједио накнадно нова средства за набавку неопходне опреме: стандардних колица за превоз пртљага и робе, елеваторе за уношење пртљага и робе у пртљажнике авиона, агрегате за стартовање авионских мотора, противпожарна средства и уређаје за контрадиверзиону заштиту и контролу путничког пртљага и робних пошиљки.

НОВА ДОСТИГНУЋА ТИВАТСКОГ АЕРОДРОМА

Почетком 1980. године, након реконструкције и санирања последица земљотреса, темпо развоја аеродрома „Тиват“ успјешно напредује, увећањем броја опслужених авиона и превезених путника. То је потврдио и финансијски ефекат од осамдесетих година и надаље.

Углавном, заслуга појачаног авио саобраћаја на аеродрому „Тиват“ последица је удвостручених капиталних улагања у развој хотелско-у-



Тиватска ваздушна лука

гоститељских капацитета на Приморју. Тиме су потврђене давнашње прогнозе и жеље Тивћана да ће аеродром „Тиват“ постати рецепција туризма црногорског приморја.

Као награду за квалитет и успјешно пословање од 1981. до 1984. године, аеродром Тиват је добио сребрну плакету „Година квалитета“ од Хотелско туристичког предузећа „Монтенегро турист“. Преко 70% саобраћаја аеродрома Тиват регистровано је у међународном путничком промету. У том периоду аеродром је био у систему пословне сарадње са многим аеродромима у европским земљама, а „Аерофлотом“ повезан са административним центрима у Совјетском Савезу.

Током 1986. године урађена је пројектна документација за градњу нове савремене хоризонталне и вертикалне свјетлосне организације система „Ал Пат“ високог интензитета са ивичним освјетљењем полетно слетне стазе и платформе.

Средства за замјену старог система свјетлосног обиљежавања маневарских површина одвојио је „Југословенски Аеротранспорт“. Земљани радови обухватили су постављање кабловске инсталације са шахтовима, док је свјетлосни систем набављен из Белгије. Овом инвестицијом од 12 милиона марака аеродром је добио прилазна свијетла система „Ал Пат“ високог интензитета, дужине око 1.000 метара испред аеродромског прага „32“ и сва припадајућа свијетла као и „ВАСИС“ уређаје, који су истовремено и навигациони уређаји који авиону дају угао понирања и слијетања на аеродромску писту за дневно летјење.

ЈАТ наставља даља инвестирања на аеродрому Тиват. На ред долази проширење постојеће пристанишне зграде. Наиме, изграђене су додатне надстрешнице над новом сортирницом пртљага са сјеверне стране и надкривен простор са јужне стране са траком за пртљак долазећих путника.

Чињенице пословног биланса на тиватском аеродрому показују да је период од 1987. до 1990. године, доживио свој максимални успон полијетања и слијетања авиона и броја прихваћених и опслужених путника. Допринос томе у том интервалу, дало је 126 стално запослених радника са повременим ангажовањем педесет радника током љетњих месеци.

Модернизација тиватског аеродром средствима ЈАТ-а омогућила је отварање проширеног капацитета Кетеринга. У објекту који је у потпуности саниран набављена је нова опрема чији су капацитети били у могућности да произведу око 3.000 авио obroка дневно. Квалитетне услуге тиватског Кетеринга поред матичног ЈАТ- користили су уз многе похвале, посаде и путници свих југословенских и европских авиокомпанија, који су слијетали на овом аеродрому.

Проширењу техничке базе аеродрома допринио је и нови хангар величине 300 квадратних метара у чијем простору су смјештена средства за опслуживање авиона, резервни дјелови, радионички алати и средства за одржавање зелених површина.

Тиватски аеродром је 16. маја 1990. године, по званичној оцјени генералног ПАН-АМ-овог заступника за Европу Клауса Гиндора, оцијењен да је модернизован и опремљен да безбједно прихвати и опреми широкотрупне авионе америчке цивилне флоте, попут „џамбо џета“.

ЈАТ-ов широкотрупни авион ДЦ-10, звани „Десетка“ са три мотора и расположивих 350 путничких сједишта био је често коришћен на дестинацији за Тиват.

Московска и свјетска авиокомпанија „Аерофлот“ чија је флота промашила четвороцифрени број, саобраћала је на линијама за тиватски аеродром, четворомоторним „Иљушином – 86“ са двоспратним кетерингом, комотном бизнис класом, удобним сепареима за превоз близу 400 путника, туриста из Москве, Кијева, Одесе, Харкова, Минска и других совјетских градова.

И све би изгледало узвишеније, прослављале би се јубиларне године уз веће бољитке и профите и општу радост радника, да нијесу наступиле ратне године од 1991. до 1999. Запослени на аеродрому у Црној Гори и Србији памте тешко вријеме када су неочекивано наступиле неслућене недаће; одвајање бивших југословенских ре-

публика, распадање авио тржишта и завада становништва у чије се братимљење готово читав вијек улагало.

Радници тиватског аеродрома су сва дејства пропратних недаћа веома тешко поднијели. Међутим, најтеже су поднијели забрану коришћења цивилне авијације санкцијама свјетских силника. Путничке авијације земаља НАТО алијансе су каћиперно, изазовно, надмено и турски могли да користе београдски аеродром у свим етапама санкција а то је истовремено било забрањено црногорској и српској авијацији.

Мада су 1999. године, регистрована застрашујућа прелијетања уздуж Бококоторског залива, срећом, сем на ртовима Луштице, унутар залива Боке Которске нијесу изручени смртоносни товари убитачних бомби. На жалост, подгорички аеродром у чију градњу и осавремењавање су уложена знатна средства Републике Црне Горе, ЈНА и ЈАТ-а тешко је оштећен. Аеродром је неколико дана у пролеће 1999. године, узастопно бомбардован.

МАЈСТОРИЈЕ КЕТЕРИНГА ИВА ПЕНОВИЋА

Пружајући угодност бројним путницима који су полијетали са тиватског аеродрома, ЈАТ је удвостручио понуду угоститељских услуга. Током 1983. и 1984. године, проширени су капацитети кетеринг простора смјештени у посебом објекту у самој аеродромској зони. Захваљујући менаџеру Ристићу са београдског аеродрома, кетеринг у Тивту је и званично оспособљен за припремање више врста јела. Уведена је нова организација рада, повећан број квалификованог особља и извршена набавка нове опреме, превасходно радни „wind“ столови за спремање оброка, прибор за презентовање хране и пића летачкој посади, кабинском особљу и путницима. Извршена је набавка потпуно нових расхладних уређаја. Дакле, постојали су услови да се на овом опремљеном простору дневно произведе око 3.000 авио оброка. Према записима који су тада евидентирани у сектору комерцијале и архи-



вирани у которском Архиву, има се увид у репрезентативан рад кетеринга. Многи који су увођени у овај посао и дали мали допринос прешли су на друге послове. Стога су тражене опције правилног одабира људи који би успјешно водили кетеринг аеродрома. Пословодни органи аеродрома су одлучили да послове кетеринга на тиватском аеродрому повјере Иву Пеновићу ВКВ угоститељу из тиватског хотела „Мимоза“. У архивским страницама стоји да је Пеновић вјешто руководио, марљиво радио и показао завидне мајсторије у припремању авио оброка, хваљеним међу корисницима; домаћим и страним посадама, путницима и самог угоститељства ЈАТ-а.

КЕТЕРИНГ ОБРОЦИ СЛАЂАНА КИЈЦА

У архиви „Југословенског авиотранспорта“ налазимо да је Слађан Кијац, занат ваздухопловног угоститељства „испекао“ у ЈАТ-овој Школи кетеринга у Београду, 1990. да би касније у тиватском сервису наставио са специјалистичким усавршавањем. Након оснивања црногорске авиокомпаније, Кијац добија овлашћења да руководи и одржава сервис угоститељства Montenegro Airlinesа у Тивту, повремено и у Подгорици. Нажалост, због неочекиване болести преминуо је млад кад је породици и авиокомпанији био пријекно потребан.



Слађан Кијац је велику пажњу посветио струци

„Колико год се трудимо да нам путници буду задовољни, ни на тренутак не скрећемо пажњу са проблема исхране посаде, посебно летача. Ту постоје посебни стандарди иако су јеловници различити, према поријеклу особља, поднебљу одакле долазе и вјери којој припадају“...ријечи су Слађана Кијца објављене у књизи, „Ваздухопловно угоститељство“ у издању „Интерпринта“ у Београду, уз благослов митрополита црногорско- приморског г. Амфилохија.

Кијац у својој књизи наставља излагање - „Прописи налажу да посада мора да има избор од најмање двије врсте послужења, зависно од броја чланова посаде и трајања лета. Посада чији број не прелази



Посуђе „Di Stera“ која омогућава савремени начин услуживања у авионима...

осам чланова може бирати између двије врсте комплетних obroka, а преко овог броја и више од три врсте с тим што у сваком случају оброк за вођу ваздухоплова мора бити специфичан и означен. Јеловници за чланове посаде нијесу компликовани али садрже све што је потребно по мишљењу нутрициониста и специјалиста ваздухопловне медицине чији стручњаци у звању савјетника- инспектора често обилазе и контролишу садржај и квалитет obroka за путнике, посаду а посебно за летаче.

Планови производње предвиђају нормиране циклусне јеловнике, додатке за јела и напите. План се ради мјесечно и пружа могућност пуне афирмације хигијенске и здраве исхране корисника. Да би план био правилно реализован потребно га је сачинити раније и на вријеме обезбиједити намирнице врхунског квалитета, затим припремити свежа јела, сервирати их у специјалне посуде европског произвођача „Di Stera“ чије посуђе данас користи преко 50 националних свјетских авио компанија. Ово посуђе омогућава савремени начин услуживања и у посебним условима у авиону. Посебно се води контрола избегавања хране која је лако кварљива, која надима или се тешко пробавља или која би изазивала било какве тегобе. Montenegro Airlines кетеринг поседује листу такве хране и она се увек избегава у коришћењу. Данас постоје многе манипулације, али стручно лице у звању искусног кетерера овлашћен је да одабира произвођача здраве хране које су богате одређеним састојцима, међу тим произвођачима се најчешће користи београдска фирма „Александрија“ која је оспособљена за производњу хране посебно за посаде авиона.“ Слађан

Кијац, врхунски авиокомпанијски стручњак кетеринга постао је и контролор у спровођењу NACCR система од стране Internacional Travel Catering Association, и излагао преглед интернационалних специјалних оброка који се служе у авионима.

У програму справљања оброка разликовао је азијско вегетаријанску исхрану са специфичним захтјевима путника са тог поднебља. Такође су апсолвирани рецепти исхране за путнике Магреба и припремљени оброци са морским плодовима.

Кијац је посебно придавао пажњу припремању исхране за бебе, болеснике, дјецу и дијабетичаре, затим оброцима без глутена, са високим процентом влакана, хинду и јеврејски оброцима, оброцима са мало калорија и ниским холестеролом, оброку са мало натријума и калорија, затим, муслиманском оброку, оброку без млијечних производа и са мало протеина, са мало пурина, затим оброку са сиревима и вегетаријанским оброцима са сировим поврћем, итд.



Насловна страна књиге о кетеринг услугама, аутора Слађана Кијаца из Тивта

ЧЕЛАНОВИЋ ЈЕ НАСТАВИО СОЛИДНО ПОСЛОВАЊЕ

1977. године, са евиденције расположивих кадрова, из редова младих ваздухопловних инжењера, ЈАТ-ов пословодни орган је упутио дипломираног инжењера ваздухопловства Предрага Челановића-Пеђу да обавља дужност директора ЈАТ-овог аеродрома у Слатини код Приштине. ЈАТ је у то вријеме, 1977. г. суспендовао свог техничког руководиоца на приштинском аеродрому, Исмаил Ђамура, из разлога што није био у стању да спријечи планирану и изведену саботажу особе на одговорном задатку „Трафоа“ техничке службе. Радило се о индоктринираном Албанцу, Хајдар Мехметију.

Обојица су суспендована јер су осумњичени да су с време-на на вријеме у име “базе сабо-тера” подметали на аеродрому „веома ризичне ствари“.

Наиме, откривено је да је група индоктринираних Алба-наца, запослених на аеродро-му Приштина у току превоза ЈАТ-овим авионима, челним људима албанске нацио-налности из покрајинског ру-ководства, подметала напитке од којих би после тога добија-ли дијареју... Двије посаде ка-бинског особља ЈАТ-а су због тога биле укорене. Саботаже су открили радници из техни-ке ЈАТ-а јер су Ђамури и

Мехмети планирали да ликвидирају српске кадрове техничке службе упућене на испомоћ Приштини и да тиме ослабе и униште постоје-ћи, модернизован технички систем на приштинском аеродрому.

Челановић је боравао у Приштини неколико мјесеци. У новој сре-дини је унио свој младалачки елан, бујне идеје и стваралачке навике. За кратко вријеме пословања стекао је бројне пријатеље вишенацио-налне средине. Албанци су прихватили сарадњу тек када су сазнали да је рођени Бокел.

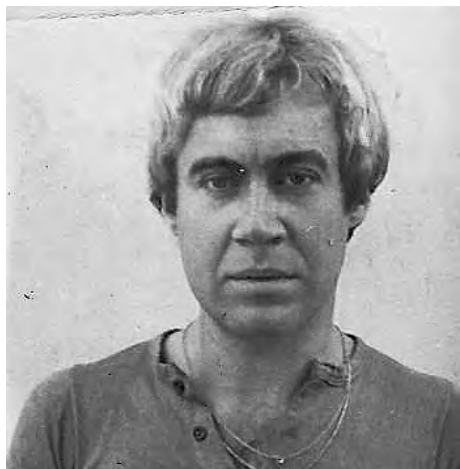
На тиватском аеродрому Челановић је најприје обављао послове шефа земаљског опслуживања авиона. Марљив, тих и технички пре-дузимљив, постављен је за директора.

Било је то бурно доба југословенског цивилног ваздухопловства. Са свих страна, домаћи и инострани летови. Потврђивана су сазнања о учесталим удесима, незгодама и катастрофама југословенских авиона. У том периоду Југославија је више изгубила великих авиона него да је са неким ратовала. У трајном сјећању су несреће у којима су трагично уништени југословенски авиони на Крку, чешкој Каме-ници, Адену, Маганику, Бежанијској коси, Прагу, Врбовцу, Сарајеву, Либервилу, Ајачиу на Корзици, Јеревану, Кипру и Бежанијској коси.

На тиватском аеродрому уз Предрага Челановића, Јелене Почанић и групе вриједних, поузданих ентузијаста, настављено је успјешно пословање аеродрома и плодна сарадња са базом – београдским ЈАТ-



Предраг – Пеђа Челановић, директор
од 1978-1987



Челановић као студент у Београду

ом. Радници овог колектива важили су за успјешније од свих аеродрома које је организационо и финансијки помагао ЈАТ. Уложени рад и дати резултати били су очигледно примјер осталим југословенским аеродромима.

Послије десет година и почетка трећег реизбора за директора аеродрома, Предраг Челановић је одлучио да се повуче са руководног мјеста.

ЉУДСКА ВЕЛИЧИНА ВАЛЕНТИНА ГРПЦА

У прегледу директора тиватског аеродрома уносимо портрет ЈАТ-овог авиомеханичара Валентина Грпца, који је волио своју професију, штитио углед компаније и летача и био веома цијењен од стране пословодних органа и оператива своје и других авиокомпанија. Директори тиватског аеродрома које је затекао и пропратио Валентин Грбац били су му веома захвални за предузимљива креативна рјешења у служби струке.

У Средњотехничкој школи „Петар Драпшин“, подно Калемегдана у Београду, Тивћанин Валентин Грбац је показао најбољи успјех. Тадашњи наставник практичне наставе, ваздухопловни инжењер Јездимир Томић је младог авиомеханичара процијенио као будућег стручњака технике ваздухопловства. У ствари, у школи је изучавано више занимања, али је ЈАТ прихватио да финансира авио механичаре. Наравно, Грбац је примљен у гнијездо ЈАТ-а. Педесетих година као флајт механичар и члан посаде, исказивао је знање и практичну способност на свим дестинацијама на којима је наш национални авио превозник доспијевао. За почетак било је то у Дубровнику, Скопљу, Ријечи, Осијеку, Прагу и на неким иностраним аеродромима. Увијек стручан, марљив и доброћудан.

На тиватском аеродрому, као свој на своме, Валентин Грбац је средином 1958.г. основао базу аеро механике коју ће дограђивати до краја живота. Међутим, за амбициозног Валентина дограђивање струке

подразумијевало је своје сопствено опште и стручно образовање. Исказана жудња за ваздухопловном литературом, коју је стално изучавао, испунила је његове жеље набавком готово свих стручних листова и часописа од популарних издања „Наша крила“, „Аеронаутика“, „Аероплан“, „Аеромагазин“, „Крила армије“ до нових иностраних аеро магазина са енглеског, француског, њемачког и руског говорног подручја. Осим тога на полицама његове радне собе приспјела су штампана издања, књиге југословенских и страних аутора-летача, механичара и ваздухопловних инжењера у чијем је садржају Грбац препознавао себе у свијету ове изузетно лијепе али и ризичне професије.



Валентин Грбац, авиомеханичар ЈАТ-а

Авиомеханика којој се Валентин Грбац посветио, захтијевала је комплетну људску личност. Дакле, на прегледу, контроли и одржавању авиона није довољно само школско знање стечено редовним школовањем. Пракса је неминовна а Грбац је био природно обдарен да пређашња искуства сабере и изучи а нову праксу усваја и примјењује. У ту сврху Грбац је додатно савладао правила летјења и прописе југословенског ваздухопловног законодавства. Упоредо с тим његово интересовање је досегло до престижних међународних препорука и стандарда. Валентин Грбац је познавао све анексе ИЦАО, међународне организације за безбједност цивилног ваздухопловства, који су упућивани на примјену у југословенским аеродромима и авиокомпанијама.

Обогаћен новим сазнањима, тиватски авиомеханичар Валентин Грбац је постао достојан ослонац струке. Капетани летјења „Југословенског аеротранспорта“ и других наших авиокомпанија су у Валентина Грбца имали достојан ослонац искреног повјерења. У свим



Изглед аеродрома Тиват у вријеме југословенског заједништва

отежаним метео условима при слијетању, стајанки и полијетању Валентин Грбац представљао је „алфу и омегу“ ефикасног разрјешења насталог проблема.

Радницима новог тиватског аеродрома требало је помоћи да сазријевају у прихватању међународних препорука и стандарда. На томе је велику пажњу посветио Валентин Грбац. Он је често руководио особљу земаљске оперативе упућивао добронамјерне замјерке да се летјелице правилно наводе на означено мјесто пристајања, да се авиони не оптерећују вишком пртљага, да треба контролисати поклопце пртљажника и обазривост прилаза средставима технике у близини авиона у маневрисању платформом.

У управи Савезне ваздухопловне инспекције архивирани су случајеви многих пропуста регистровани на југословенским аеродромима, о којима је Грбац дознавао путем ваздухопловних билтена који су му достављани. Такав је био и случај модерне „деветке“ Adrie Airwaysa, на релацији Тиват-Праг, која је полетјела са тиватског аеродрома 30.октобра 1975.године са претовареним пртљажницима. Авион је при слијетању на прашки аеродром, у сложеним метео условима задесила несрећа. Погинуло је 75 чешких туриста који су боравили на Плавом хоризонту, а у њиховом наручју виђени су букети мимоза.

Остало је забиљежено да је Валентин Грбац, упућивао савјете капетанима летјења скандинавске авиокомпаније САС да при слијетању на тиватски аеродром са прага писте „14“ избјегавају пријевремено понирање...Међутим навикли на друге распоне и одстојања



Умјесто заокрета десно према аеродрому, капетан је усмјерио авион према перашкој висоравни...

у Скандинавији, капетан Ивен Стивенсон је 16.априла 1982. при слијетању у Тиват, "Airbus-ом", на том истом прагу, започео раније слијетање усљед чега је репним дијелом поломио вертикално уграђене стубове аеродромске ограда. Од тада се, на том дијелу као превентива, поставља бодљикава ограда „погнута“ и у хоризонтали.

Један несвакидашњи догађај остаће Валентину Грбцу у доживотном сјећању. Турбомлазњак ЈАТ-ове авиокомпаније летио је изнад мора према тиватском аеродрому. Служба контроле најавила је његово скоро слијетање. На аеродрому је све било спремно за слијетање и прихват путника.

У авиону је било педесетак путника. Многи од њих су узбуђени пред слијетање али се радују доласку. Кабинско особље мирно сједећи слуша уједначен рад турбина авиона. У кокпиту летачи, капетан Ристић и копилот Миливоје Арсић потежу полуге, искључују и укључују дугмад и напрежу погледе према хоризонту... У летачкој кабини на трећем сједишту присутан је Валентин Грбац, пратећи флајт механичар. Он разгледа чек листу слијетења и послушкује разговоре контролора летјења који посаду упућују да слети на инструменте у правцу прага „14“. Летачи размјењују погледе. Авион надлијеће залив код Кумбора и Баошића и очекује се да пилоти изведу благи заокрет удесно и усмјере авион у правцу аеродромске писте.

Међутим, вријеме одмиче и авион лети у паралели према Бродоградилишту Бијела и Каменарима, и све даље одмиче према тјеснацу Вериге.

У међувремену будно око искусног Валентина Грбца примјећује жаруљу на инструмент табли, која означава „препрека на лету“. Валентин је погледао испред, препознао Пераст и масивно брдо изнад. Помислио је на најгоре и одмах гласно узвикнуо - „Арсићу дижи,



Поглед из рисанског залива према Котору и Ловћену

дижи авион, зар не видиш... уздигни...још височије...погибосмо...дижи...авион..."

Валентину Грбцу је синула језива слика катастрофа неколико наших авиона у Ајачију на Корзици, Ришњу код Ријеке, Скопској Црној Гори, Каленбергу код Беча, Јеревану у Јерменији, Маганику код Колашина...у којима су због грешака људи уништени авиони и путници.

У том часу је испред авиона веома сужен маневарски простор. Високи пропланци са обје стране обале, једини пролаз - узан тјеснац Вериге. Посада је узбуђена, авион прелијеће Вериге, пилоти се презнојавају. Грбац непрестано осматра растојање према Перасту и примјећује да се авион нагло уздиже и постепено заокреће десно изнад два отока перашког залива. Напетост коначно попушта кад се авион преусмјерио над Котором прелетјевши Врмац.

Летачи су били у забуни, најзад су дошли себи. Присебан је био будни механичар Валентин Грбац. Избјегнута је катастрофа авиона са педесетак путника у Бококоторском заливу. Зачудо, прозорска окна авиона су остала замагљена. Измаглица и на аеродрому. Путници су остали нијеми.

На тиватском аеродрому изгледало је уобичајено мирно. Али у очима Валентина Грбца се стално предсказивало залијетање авиона у брдо и сигурна погибија.

Постављао је питања, како вјеровати људима којима су повјерени животи недужних људи. Колико још има таквих. Толико улагања у године службе. Психички је био веома узнемирен. Осјећао се потрошен и засићен свега. Да не би ходао по мукама, ријешио је да се пензионире. Велике су његове заслуге. Једини авио механичар ЈАТ-а који је са највећим поштовањем дочекао заслужени одмор.

Авиокомпанија, летачка посада и Валентин Грбац су једини знали за овај догађај који је до скоро био дубоко запретан ћутањем.

Управне структуре Тивта у коме је Валентин Грбац провео најљепше дјетињство, младалаштво и сазријевање и дао необичан допринос развоју његовог ваздухопловства, нијесу препознавале Валетово доброчинство.

Дуго година од тих истих грађана, Валентин је сврставан на страни туђинца. Необично понашање људи које није својствено Бокељима, али изузетака има...

ВЛАТКО МАТКОВИЋ НА КРАТКО ВРИЈЕМЕ РУКОВОДИО

Дугогодишњи савјетник за међународне стандарде земаљске оперативе и економику туризма, ангажовано је доприносио пословодном органу на аеродрому и њеној мatici ЈАТ-а у Београду. Увијек је био спреман да анализира и одрађује и друге техничко-технолошке проблеме према препорукама и стандардима ИЦАО-а.

На кратко вријеме, након разрешења дужности једног инокосног органа и припремања пријема другог, дужност директора, у седмомјесечном трајању, обављао је Влатко Матковић. Био је веома искусни оперативац са знањем више страних језика.



Влатко Матковић

ДИРЕКТОР МЕШТРОВИЋ - ЕКСПЕРТ ЕКОНОМИЈЕ

Никола Мештровић је изабран за директора по објављеном конкурсy. Назив и суштина његовог знања одговарали су потребама авиокомпаније. Дакле, Мештровић је по струци стекао звање дипломираног економисте, а до доласка за директора аеродрома, обављао је послове руководиоца регионалне Службе друштвеног књиговодства у Котору. Био је експерт за економску политику и платни промет.



Никола Мештровић унио је новине
у пословању

Никола Мештровић, који је од краја 1987. до јесени 2001. био директор на овом аеродрому, био је признати стручњак и веома успјешан менаџер.

Дипломирани економиста Никола Мештровић у личној мјери је на научној економској основи, интензивно сарађујући са пословним органима ЈАТ-а уносио нове императиве рационалног пословања: успијева да утемељи јасну позицију ООУР-а аеродрома Тиват са матицом у Београду и да у тим новим односима налази

интересе праведније расподеле зарађеног дохотка. Такође прихвата савјете искусног безбједњака из свог окружења. Његује понуђене везе и односе Савезних ваздухопловних власти да би се видно уздигла безбједност аеродрома на захтјеван ниво међународних стандарда, прописа и процедура. Захваљујући томе, Мештровић успијева да са регионалним аеродромима, републичким властима и са властима локалне самоуправе постигне завидну сарадњу по питањима од интереса безбједности аеродрома, авиона и летјења. Доказ томе су донешене и усвојене Процјене и Планови безбједности који су представљали темељ граничне безбједности аеродрома Тиват, у радним и ванредним околностима.

Прве рентгенске уређаје за тиватски аеродром из техничке базе београдског аеродрома допремио је Мештровићев савјетник безбједности и при савезном Институту безбједности на Бањици, организовао школовање првих оператера КДЗ контроле на аеродрому, Драгана Богдановића, Франа Крстовића, Драгана Фатића, Јова Мршуљу и Дарка Балевића.

Јуна 1996. године, Предузеће за аеродромске услуге ЈАТ-Аеродром Тиват, захваљујући успјешној сарадњи Николе Мештровића и тадашњег генералног директора ЈАТ инжењера Жике Петровића, започиње реализацију прве фазе пројекта, дубинско проширење преуског простора пристанишне зграде. Проширење је било неопходно због повећања обима саобраћаја на овом аеродрому у љетњој сезони.

Прва фаза градње обухватила је проширење дијела пристанишне зграде за путнике у доласку у међународном саобраћају и измјену

простора у централном холу пристанишне зграде за регистрацију путника за лет. Поред тога извршена је и адаптација простора за путнике у доласку у домаћем саобраћају – али значајан допринос је дат посебном изграђеном простору за службу рентгенске контроле пртљага одвојеног од путника и постављању сигурносног службеног пролаза. Тиме су позитивно извршени захтјеви издатих рјешења савезних органа, ваздухопловне инспекције и ријешен чворни проблем који је забрињавао органе безбједности ЈАТ-а и надлежне органе граничне безбједности МУП-а Црне Горе.

Радници тиватског аеродрома су најбољи свједоци великог ангажовања директора Николе Мештровића на свим питањима за добробит колектива тиватског аеродрома.

ИЗОСТАЛА ПРИЗНАЊА ВРИЈЕДНИМ СТВАРАОЦИМА

Неко непрестано ради и знатно доприноси али се то не примјећује. Не заборављају се заслужни за добробит већине. Ни Устав није по мјери човјека, а закони најмање штите ствараоце материјалних добара, па и Закон о ваздушном саобраћају не прихвата у ваздухопловце извршиоце послова које овдје наводимо. Колико треба увјерити законодавца да се без ових људи који даноноћно на аеродрому троше снагу и мозак... не може ни замислити слијетање, опремање и полијетање авијације. По чему се онда они не категоришу као помоћно ваздухопловно особље?

Овдје наводимо имена и послове немара који су мимо других заслужили ордење ваздухопловства.



ИВИЋА ВУКСАНОВИЋ,

је према архивским записима био први шеф Прихвата и отпреме путника и авиона на аеродрому од најранијих дана постојања аеродрома, 1957. године. Вуксановић је био члан Аеро клуба у Тивту и запажене су његове активности у области ваздухопловне културе код младих Тивћана. Познато је да је Вуксановић инспирисао младе заљубљенике опсједнуте ваздухопловством да се опредјељују за падобранску и једриличарску секцију.

Вуксановић је уложио знатан допринос да се креирају и у пракси уводе поступци приликом прихвата, опслуживања и отпремања

авиона на овом аеродрому. Постојала је теорија, али је овдје рутински богаћена пракса.



МАРКО ВУКСАНОВИЋ,

је бивши капетан морнаричке пловидбе и на предлог Народног одбора општине прихваћен је на аеродром да обавља послове шефа прихвата и отпреме путника. Запажено је да је Вуксановић показао велику озбиљност на пословима авијације, за случајеве прихватања са лета или укрцавање особа са инвалидитетом, старих особа и мајке са дјецом. Вуксановић се ангажовано залагао да помогне

свим службама и остао је узор многим. Вуксановић је стално учио младе раднике да чувају имовину аеродрома и воле своју домовину.

Био је запамћени неимар рада и поштовања човјека.



СОФИЈА БЕТКОВИЋ

је дипломирани економиста са новосадског Универзитета. По пријави на конкурс примљена је од стране ЈАТ-а рјешењем са потписом правника Газибарића и упућена да на тиватском аеродрому, ради на пословима шефа смјене на Прихвату и отпреми. То је била први дипломирани економиста на тиватском аеродрому која је умјела да „командује“ са људима. Радници су били задивљени

креативноћу коју је Софија показивала. Увела је строжије мјере поштовања радног времена и била је љути противник губљења времена на послу. Софија је енергично заступала правичност међу људима и због те врлине стекла је повјерење пословодних органа ЈАТ-а који су јој повјерили мјесто комерцијалног директора. Била је и остала најбољи руководилац комерцијале на тиватском аеродрому. Њеном заслугом је сарадњом са авиокомпанијом и царинском управом отворена продавница Duty Free shop на аеродрому Тиват.

ВЛАТКО МАТКОВИЋ је рођени Бокељ и дипломирани туризмолог. Наизглед, био је строг је по нарави и посједовао манире да саговорнику објасни логичке појмове неког дешавања. На пословима прихвата и отпреме је неприкосновено владао струком. Радикално

је мијењао конзервативне навике понашања код људи који су колебљиви, необуздани, непослушни и не посједују праг толеранције. Поштовао је гесло „да се авиони отпремају на вријеме, нема кашњења, застоја, нервозе, немара и заборава...“ Заговарао је ред и дисциплину и био је упућен на париски аеродром „Орли“ да обавља послове „стејт менаџера“, на прихвату и отпреми првих ЈАТ-ових авиона у међународном саобраћају. Био је успјешан, говорио је стране језике и похваљен од инг. Жике Петровића као најбољи представник авиокомпаније ЈАТ у иностранству, у периоду 1974 -1978.



МАРИЈА МИЉЕВИЋ

Ова вриједна, марљива и веома поштована дама обучена да чекира карте путника, годинама је показивала своје урођене манире уљудног понашања. Маријине заслуге су ажурност и одговорност датом послу, али више од тога су упамћене похвале које би о Марији исказивали путници и авиокомпанијски пријатељи. Дешавало се да се људи виђају и ван Црне Горе и тада, неочекивано, изроне сјећања, и ређају поздрави упућени из далека на име Марије Миљевић. Ова достојанствена, увијек уредно одјевена и одњегована дама представљала је икону ЈАТ-а на тиватском аеродрому.



ПРЕДРАГ ЧЕЛАНОВИЋ

је инжењер ваздухопловства и одлучио се радећи послове у прихвату, да изучи примјену у пракси важећих стандарда и препорука ИЦАО-а: „ground operations manual“, на којима се заснива дјелатност земаљске оперативе на аеродрому. Апсолвирао је методе руковођења овом службом, као и системом односа са Контролом летјења. Челановић се залагао да се авиони у полијетању не могу оптерећивати прекобројним путницима и вишком пртљага и робе. И био је у немилости ради тога. Међутим иако млад, теоретски образован допуњавао је своје знање праксом коју је стицао



брзо и прикладно. Био је члан Удружења ваздухопловних инжењера Југославије и у том смислу, дао је неизмјеран допринос даљем развоју ваздухопловства.



МИТАР МИЉЕВИЋ

био је по струци инжењер поморства и умјесто да се одупире олујним таласима океана и мора одлучио је да пристане у мирну луку, дочекује и испраћа авионе са тиватског аеродрома. Митар је био примјер како се поштује посао који се обавља. Добронамјеран и логичан: све је подређивао пракси; процедурално, прецизно, одговорно и одано својој авиокомпанији. Уз Митра су млади енту-

зијастии учили међународне стандарде опремања авиона и путника, али и прекоријевани за ситне пропусте од којих „заболи глава“. Упамћена је Митрова школа посвећена послу и оданости својој домовини.



МАРИЈА БРКАН

Марија је бистра пчелица. Она је као Наполеон, ходајући заповиједала гдје паркирати авион, смјестити средства опслуживања, које манире користити дочекујуће странце, испомоћ укрцавању инвалида и упућивала замјерке полицији кад би неког шпекуланта дочекивали у црним лимузинама. Била је као немиран дух али је увијек знала да ваљано процијени узроке многих посљедица. Поред тога

њена наклоност је била да поштује процедуре и стандарде ваздушне пловидбе, спречавајући разне облике и форме самовоље, поготово оне које угрожавају прописане мјере безбједности пловидбе. Посвећена је била и да заштити раднице од разних непожељних утицаја и малтретирања.

МАТО УЦОВИЋ

Вјешти навигатор морске пучине који је дочекивао авионе са плавих висина и дружио се са њима. Необично тих, марљив, одмјерен, тачан, брижан и одговоран, пратио је дешавања и налазио рјешења. Ње-

гов допринос оперативним пословима земаљске оперативе био је рационално опремање авиона- без кашњења и задржавања, пружање угоститељких услуга посадама свих авиокомпанија које слијећу и полијећу и спрјечавање разних облика испоњених угрожавања безбједности летења. У пракси ванредно вриједног Уцовића његована је домаћинска навика понијета из обитељског дома да послјије завршеног посла обиђе радне просторије, средства и уређаје и у сачињени извјештај рада унесе стање. Био је и остао достојан син бокељске господе.



СЛОБО ВУЈОВИЋ

Појавом Вујовића на руководним пословима на аеродрому почиње нова могућност да млади људи слободнијег понашања преузимају обавезе вођења сложених послова. Они су били оснажени духом, полетни, креативни, и посједовали тактику вјештог и брзог реаговања. Вујовић је зналачки унио нови радни елан на поштовању кодекса права путника. Међу ријетким, Вујовић се залагао за плодну сарадњу аеродрома Тиват са матицом ЈАТ-а. Услиједиле су бројне похвале, признања и награде од летачке, саобраћајне до комерцијалне оперативе, као и генералног директора инг. Жике Петровића.



МИЈАТ ПЕТРИЋ

Заслужио је Петрић епитет најискуснијег оперативца југословенских аеродрома. То је речено на једном радном скупу у Љубљани 1993. То је ријетка људска величина спремна да се адаптира у условима и простору. Мијењао је Мијат пристанишне зграде, шалтере и аеродромске видике, али је овај скромни Бјелопољац-Тивћанин у својим грудима задржао прадједовски понос црногорске



етике. На тиватском аеродрому и данас налазимо Мијата Петрића, оног који још увијек зрачи несаломљивом снагом духа. Једноставан и тих, насмијан и ажуран као из младалачких раних година.



БРАНКА МАРТИНОВИЋ

Бранка је прва дама из редова дипломираних инжењера ваздухопловства, која је преузела посао руковођења земаљском оперативом на тиватском аеродрому. Посједује нову концепцију школског знања које поступно, методично уноси у праксу адекватнијег спровођења норми и стандарда ратификованих међународних конвенција о безбједности ваздушног саобраћаја. Увијек је на корак од других да мисаоно прије других ријеша загонетку и примијени у пракси. За дивљење је да та дјевојка са пуно енергије, воље и ума, никад не осјећа замор.



РАДЕНКО ПАВИЋЕВИЋ

Нижу се деценије које Раденка Павићевића промовишу за врсног познаваоца раста и развоја тиватског аеродрома. Корачао је травњацима, стазама и врелим асфалтом, соколио по магли и бури, дочекивао и испраћао авионе и путнике, трошио се и гигао и остао савршено достојан. Стечена признања потврђују да је Раденко шефовао земаљском оперативом и дуго низ година премошћавао Лочид са кокпитом и увијек изнова доказивао да часно заступа своју струку.

Овај несаломљиви човјек – то и данас гордо звучи!



ДУШКО ПРЖИЦА

Поноситог је подловћенског поријекла и стасавао са аманетом да се очува насљеђе предака. Душко је томе одан колико и према послу који ревносно обавља на аеродрому. Стасит, племенит, великодушан и разговорљив улива повјерење да наложене мјере оперативе успјешно обави. Сваки облик импровизације представљао би несклад а Душко Пржица

је томе арбитар. Процедурама поклања посебну пажњу. Пржица зна да се у томе не може гријешити. Деценију ипо на аеродрому Тиват, поштује се Душково етичко правило узорног међусобног уважавања – гарант повећане безбједности ваздухопловства.

МАРИЈИНИ ПРИНЦИПИ

Многи радници са тиватског аеродрома, могу потврдити да је шефица Марија Бркан знала да истини гледа у очи. Низ година је провела на аеродрому и веома коректно сводила цјелину послова земаљске оперативе. То значи да је одговорно пред летачком посадом и кабинским особљем присутних компанија заступала прописана правила понашања.

Марија је имала своје принципе, они су градили њен став а она их је поштовала у толикој мјери уколико су ти принципи представљали страст за истином. Овдје наводимо само нека карактеристична дешавања на релацији одрживости принципа који се залажу за истину.

Пред шалтером за чекирање син и снаха из Будве доводе уплахирану и немоћну баку да се укрца у авион и превезе до Београда, где је очекује други син да би је прихватио. „Примијетила сам”, присјећа се Марија, „да је бака узнемирана и тужна, колута очима, не жели да путује, хтјела би да се некоме пожали, спаси, али...Међутим, снаха шкрипи зубима и нервозно подупире свог мужа, бакиног сина, да је што прије одведу и укрцају у авион. Бака им је сувишна, сезона почиње, њену собу би неком издали и баку првим авионом за ...

Одлучила сам да помогнем баки да не путује. Постигла сам сагласност са капетаном да би у случају погоршања здравља ове путнице уследиле неочекиване тешкоће. Увјерили смо бакине пратиоце да одустану...

Бака је својим старачким рукама додиривала моје шаке док је сузних очију изражавала захвалност. Успјели смо да бар данас прекинемо игру дичних синова да са мајком не играју пинг- понг. Бака је остала жива, вратили су је поново у Будву“.

За добро разумијевање једног принципа није довољно да се за њега зна, већ да се сазнају границе до којих он иде. За неке не постоје границе понашања. Навика је једна мука а одвикнути се од нечега доноси сто мука. У прилог овоме Марија Бркан наводи, између осталих још један бисер својих догодовштина.

„ЈАТ-ова „деветка“ са капетаном Шајном се налази пред полијетање. Авиомеханичар Руле даје знак да је све спремно. Изненада упа-



Данас, после 25. година, сусрећемо Марију, још увијек је непосредна и сјећа се свих појединости... Хвала Марија!

дају униформисани полицајци, водећи са собом двојицу „рмпајлија“, у цивилу представљајући да су „врли првоборци са споменицом“. Захтијевају да се овој двојници обезбиједи мјеста да би се превезли у Београд а бординг карте им нијесу потребне, јер су толико заслужни... Ја сам одмах реаговала и капетан је подржао да обојица прекобројних напусте авион.

Међутим, милиционери су неумољиви и дрски, не слутећи да вријеђају понос летачке посаде, и угрожавају безбједност летења. Захтијевају полијетање, али капетан је, знајући правила летјења одлучио супротно. Агонија траје, узурпатори ликују, авион касни у полијетању из Тивта. Аеродромско особље при томе не сноси кривицу... Одлучили смо да назовемо СУП-а у Тиват и захтијевамо интервенцију. За неколико минута на аеродром долазе оперативци јавне безбједности и одмах ослобађају авион. Одводе са собом првоборце и њихову пратњу. Вјерујем да је неко из јединице граничне полиције аеродрома завриједио ћушке...

ТИХА ЛОГИКА МАТА УЦОВИЋА

Ангажовано посматрање унутрашњости неког бића са освртом дубљег понирања у структуру те личности, испољавају њене битне одлике понашања. Ријетко је ко из редова руководећих оперативаца

земаљске службе опслуживања на аеродрому Тиват, мислено и сериозно, примјењивао логику, као што је то чинио Мато Уцовић.

Пратећи ток оперативне радње која је изискивала ваљану промишљеност прописане процедуре, Мато је најприје формирао своје мишљење и на њему градио ставове. Логички слијед догађаја би потврђивао исправност поступка – јер је пропусти у опремању авиона смањио на минимум.

Логички суд, исказан да је, рецимо поремећен технолошки редослед у опремању авиона усљед недостатка послуживоца или средства технике, Мато је вјешто и адекватно надомјестио прилагодљивим рјешењем. И свако преурањено закључивање, да се на рјешење загонетке чека „одозго“, било би погрешно јер би се временским одуговлачењем узроковале друге неповољности.

Треба нагласити да је Матово руковођење овом службом на тиватском аеродрому успостављена плоднија сарадња југословенских авиокомпанија и аеродромских пристаништа.

Летачке посаде „Adria Airways“би радо упућивали поруку да би при слијетању у Тивту, дуже одморали, само ако је Мато Уцовић присутан.

Међу ЈАТ-овим летачима који су неизмјерно цијенили прибраност и ажурност Мата Уцовића били су капетани Рончевић, Симоновић, Ђуровић, Шамс, Шајн, Водопивец, Зекавица, Попов, и генерали директори од Видоја Крунића до Миљенка Зрелца.



Мато Уцовић, Руководилац П/О на тиватском аеродрому

ПРИЗНАЊЕ САВЕЗНОМ ИНСПЕКТОРУ РЕМЕТИЋУ

Захваљујући инжењеру Радославу Реметићу, тадашњем инспектору Савезне ваздухопловне инспекције, током 1986. и 1987. године из фонда средстава Министарства саобраћаја обезбијеђена су средства за набавку прописане опреме за функционисање спасилачко-ватрогасне службе на титоградском и тиватском аеродрому. Тада је Планом заштите од пожара покренуто школовање и практично оспо-

собљавање радника спасилачко-ватрогасне службе на аеродромима у систему ЈАТ-а. Било је ријечи и о бенефицираном радном стажу спасиоца – ватрогасаца, али је захваљујући посланицима републичке скупштине Црне Горе, предложени амандман остао *ad acta*.

Реметић се залагао да аеродромске службе противпожарне заштите, на периметру зоне аеродрома, изграде полигон на којем треба сваки сат слободног времена да користе на увјежбавању гашења пожара на неком авиону. Пракса је, код нас и у свијету, да се на полигону обезбиједи костур неког великог авиона који је иначе расходован и идеално може послужити за увјежбавање.

План и програм стицања обуке гашења пожара на авиону обухвата хитре покрете, коришћење средстава за гашење и помагала за спасавање путника из авиона. Вјежбе имају за циљ да се савлада обука вриједна пажње на испитима за обнављање лиценце за особље спасилаца-ватрогасаца.

У то вријеме је на титоградском аеродрому у Голубовцима била стационирана војна Команда ЈНА и авијатичара „172. Авијацијског пука“, чији су припадници били увијек спремни да аеродромској служби ваздушног саобраћаја притекну у „emergency“ ситуацијама.

Неуморни ентузијаста, инспектор Реметић је заслужан за униформисање јединице Спасилачко – ватрогасне службе на тиватском аеродрому и набавку оптималне опреме потребне за обуку радника ватрогасне струке. Нажалост, поједини опортунисти из редова једне ЈАТ-ове оперативе, сакривајући свој изражен „профитерски“ карактер, омаложавали су инспекторе идеје, планове и стваралачке способности и наметљиво одбијали предлоге, сугестије и потребе надзора инспектора Реметића, на аеродромима Тиват, Охрид и Бања Лука, којима је ЈАТ свесрдно помагао.

Међутим, и поред упереног примитивног гнијева и стријела упућених од јаловог „дежурног пожарца“ „Југословенског аеротранспорта“ Жике Љубеновића, склоног мехинацијама, признати стручњак и савезни инспектор инг. Радослав Реметић је у свим југословенским републикама хваљен и уважаван. За свој допринос унапријеђењу противпожарне заштите у ваздухопловству, инг. Реметић је на предлог Ватрогасног и Ваздухопловног савеза Југославије, награђен Орденом рада, додијељеног од Милке Планинц, тадашње предсједнице југословенске Владе. Међу пословодним органима и спасилачко-ватрогасним јединицама југословенских аеродрома инг. Реметић постао је икона струке, доброте, поштовања, уважавања као честита личност.



Народна пословица: „Док ПРАВДА - тамнује, КРИВДА – царује...”

О СЛУЧАЈУ ЈЕДНОГ ТИВАТСКОГ ИНЖЕЊЕРА^[21]

Није ово случајно, али за ову средину, и вријеме бизарно. За памћење – Кафкина судба.

Један млади стручњак са дипломом новосадског Универзитета, стеченим знањем и звањем инжењера противпожарне заштите, вратио се у родни крај и запослио се на тиватски аеродром.

На аеродрому инжењер је очекиван, пожељан да покрене ствари из мртвила и пробуди успаване снаге уз обнову средстава која су због корозије потамњела... .

По теорији усвојеног знања инжењер је поставио задатке осиромашеној пракси. Најприје је тимски сачинио План заштите од пожара аеродрома. Планом је на научној основи предвидио потребе јачања, раста и развоја ватрогасне службе, њену материјалну опремљеност, адекватну кадровску попуњеност и обавезе надлежних аеродромских и државних органа за свестрану испомоћ и подршку. Подухват младог инжењера је био на искораку до успјеха рекло би се ...

Јер, наука је доказна творевина за једне који теже напретку друштва, али је бабарога за друге који науку замишљају старомодном дамом која вјечито успорава.

Истина је да се иза наших леђа дешава нешто друго. А оно није наука ни бабарога. То је давнашње постојање, устоличено и арогантно. Ту је одистину уходана гламурозна ПОЛИТИКА. Дуг је

²¹ Нека се зна - требаће неком.

ланац партикуларизма. Невидљиви видици хоризонта. Прикривена сметња. Младим амбициозним, квалификованим школарцима, пред отвореним вратима – паучина. Устав по мјери човјека...Који... За којег човјека ... Закон међусобног уважавања... Људи су једино пред Богом изједначени!

Наш високошколовани стручњак противпожарне заштите, са дипломом инжењера струке, умјесто да творевину науке програмира, анализира... реализује План заштите и спашавања имовине и људи... Наш инжењер остао је да буде само обичан ватрогасац - раме уз раме са онима који су са задршком окончали само осмољетку: наш јунак развлачи уплетена цријева, испусте...подешава млазнице, увјежбава кондицију трчања и успиње се на ватрогасна возила... Човјек великог интелекта нема пролаза!

Бокељ беспријекорне прошлости.^[22]

ДРУГА ЕТАПА РАЗВОЈА ТИВАТСКОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА



Кад са висине посматрате панораму Тивта, аеродром је у - првом плану...
(снимак Антона Гуле Марковића)

²² Кафка: „нико крив, нема одговорних а свијет се окреће наопачке“.

ПРОФЕСОРИ И ПОЛИТИЧАРИ НАСТАВЉАЈУ ВАЗДУХОПЛОВНЕ АКТИВНОСТИ



С лијева на десно: Ненад Раичевић, Гојко Вујовић, Драго Ивановић, Раде Милоичић, Миливоје Радановић, Јаков Кокеза, Анђелко Стјепчевић, Димо Вујовић, Владо Павловић, Милојица Бојић, Предраг Челановић, Стеван Оташевић, Зоран Радовић, Едуард Гверовић, Предраг Митровић и Антон Марковић

ОСНИВА СЕ АЕРО КЛУБ „БОКА“

Неко је измислио гесло „да најбоља акција која се може предузети јесте не предузимати ништа“. Превести са кинеског у нашој пракси значило би – Таман посла, све што не можеш данас – остави за сјутра...И то сјутра дође.. Недавно, неко из окружења рече: Вакат је!

Током 1982. године оснива се Аеро клуб „Бока“ која окупља искусне активисте из различитих друштвених средина. Међу њима налазимо имена политичара, економиста, челних привредника, врсних педагога, старјешина Територијалне одбране, сниматеља, спортиста, ваздухопловаца, пилота, људи средњег, вишег и високог образовања, који су својим радом и положајем стекли друштвена признања. Циљ њиховог окупљања мотивисан је тиме да помогну да се ваздухопловне активности наставе у Тивту, повежу са претходним раздобљем активног учешћа тиватских ваздухопловаца у југословенским и европским оквирима.

ЈЕДАНАЕСТИ ПАДОБРАНСКИ КУП У ТИВТУ

Након што је саопштено у јавности да је у Тивту формиран Аеро клуб, са циљем да се наставе ваздухопловне активности Бокеља, настала су нова надања да Тиват изнова постане приморски ваздухопловни центар.

По одлуци Предсједништва Ваздухопловног савеза Југославије Тиват је поново одабран да се у њему одржи Једанаести падобрански куп и то од 6. до 13. јуна 1982.г. Тиват ће тако бити домаћин најбољим падобранцима Европе, падобранцима из САД и по први пут из Канаде.

Одбор је на првој сједници изабрао пратеће комисије и одредио задатке по којима ће најзначајнији дио обавеза припасти радницима аеродрома, угоститељско-туристичкој привреди, комунално грађевинској оперативи и Центру за информативну дјелатност.

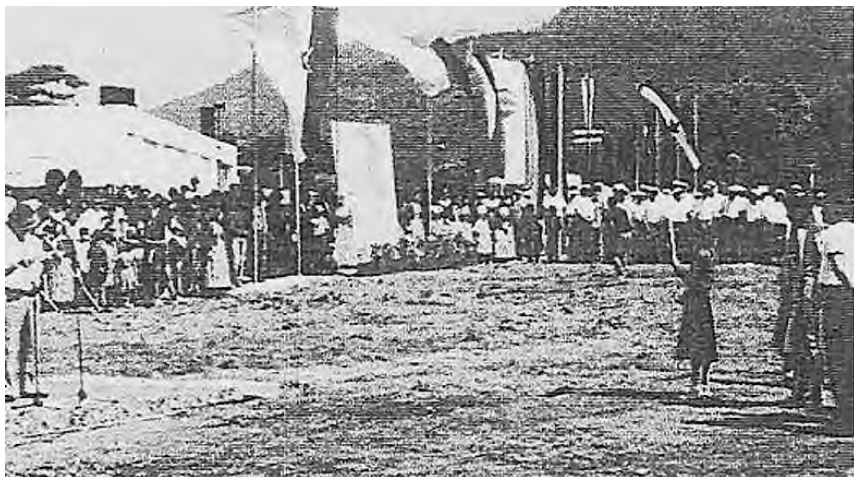
Лист „Бока“ је у броју од 13.јуна 1982.године објавио наслов „Смотра асова плавих висина“. Саопштено је да је у Тивту отворен Једанаести падобрански куп који ће трајати од 6.до 13.јуна 1982.г.

Из извјештаја црногорских медија дознаје се да на XI Јадранском падобранском купу учествују екипе из Чехословачке, Француске, Норвешке, Турске и Југославије.

За шест такмичарски дана „асови плавих висина“ извели су укупно близу 600 скокова са висине од 1.000 и 1.200 метара у дисципли-



Састанак Организационог одбора 15. марта 1982. у Тивту: други с лијева Мато Крстовић а четврти Анђелко Сјтепчевић



Отварање XI падобранског купа Југославије у Тивту 6, јуна 1982.г.

нама групних и појединачних скокова на циљ и фигуративних скокова. Одржано је такође и такмичење у скоковима на води, као и атрактивни „тикови скокови“ у којима се испољава вјештина извођења фигура. Али са отвореним куполама падобрана.

Пласман екипа - Мушкарци: Чехословачка, Франциска, Југославија, Турска и Норвешка. Жене: Француска, Чехословачка, Југославија, Турска и Норвешка. Мушкарци појединачно: Чехословачка, Југославија и Норвешка. У комисији за оцјене такмичара био је и Јанко Лутовац, Југословен који је храброшћу и прецизношћу скокова пронио славу југословенског падобранства широм Европе и свијета.



Аеромитинзи су увијек представљали прилику за заљубљенике у летење.



Уз жеље многих учесника и гостију да ова међународна па-добранска манифестација буде настављена дуж обале нашег Јадрана, општа је оцјена да је је „Једанаести падобрански куп“ у потпуности успио.

Свакако, коментаришу но-винари Чекић и Рачета, да су велики допринос дали домаћини који су аматерски, данима радили како би оправдали повјерење које им је указано – да угосте учеснике овог традиционалног такмичења.



Плакат XI Падобранског купа у Тивту

ТИВАТ ПОНОВО РЕГИОНАЛНИ ЦЕНТАР ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Поновним оснивањем Аеро клуба, Тиват је уведен у систем регионалних ваздухопловних центара, попут Никшића и Подгорице. Њихово чланство у Ваздухопловном савезу Црне Горе обавезује их на међусобну сарадњу и испомоћ, симбол будућег заједничког рада.

На путу тиватског напретка кренуло се даље у ширењу опште културе спорта и ваздухопловства. То је омогућило интересовање младих да исказују жељу за падобранством. За почетак су изречени бројни ставови, пригодна мишљења, скромни предлози и велике жеље, наравно и маштовита надања. Све је уписано у књигама и биће очувано у људском памћењу.



Војни авион на услузи бокељским падобранцима

Шест година након оснивања Аеро клуба у Тивту неки чланови клуба постају засићени друштвеним обавезама и били су приморани да одустану од даљих активности у клубу. Дакле, настају промјене у руковођењу Аеро клубом, али у његовом средишту остаје „језгро“ профилисаних људи техничког знања и звања, одани ваздухопловној струци који настављају даље.

На предлог већине ентузијаста прихваћен је пројекат тјешње сарадње са Ваздухопловним савезом Црне Горе и Југославије. Као плод те сарадње била је идеја о пројекту ваздухопловне обуке у Тивту.

Група надарених Тивћана изразила је жељу да достигну виши ниво ваздухопловног знања. То се постиже програмом обуке и у ту сврху затражена је помоћ од Ваздухопловног савеза Црне Горе.

Савез је у тој намјени Тивћанима додијелио лаки авион „Утва-75“, са траке панчевачке фабрике авиона, веома погодан за школску обуку. Такође су из Савеза одобрили на располагање неколико искусних инструктора летјења. Они ће групи тиватских кандидата за обуку пружити часове теорије и праксе предвиђене програмом који је прописан законом.

ОБУКА ЗА НОВЕ ПИЛОТЕ

Обука летјења је започета током 1983. Појединачно су обучавани Зоран Радовић, Едуард Гверовић, Антон Марковић, Предраг Митровић, инжењер ваздухопловства Предраг Челановић и Зоран Оташевић из Котора.



Капино Поље – обука спортских пилота

Међу инструкторима часове обуке потписивали су Димитрије Вујовић, Горан Вујовић и Миливоје Радановић, искусни капетан летјења из Грбља. Према аероклупској евиденцији обука је трајала од лета до почетка октобра 1983.године, са око четири стотине часова налета, са инструкторима и појединачно, уписани као самостално летјење. Завршницу разноврсне и садржајне обуке успјешно су крунисала четворица тиватских кандидата са врхунском оцјеном летења, која је изведена 1984.године, на Капином Пољу.

Дозволе спортског пилота завриједили су Зоран Радовић, Едуард Гверовић, Анто Марковић и Предраг Митровић.

У циљу настављања летачке активности постојали су планови да Аеро клуб „Бока“ прибави авионе за панорамско летјење, снимање терена, противпожарну заштиту и обуку младих. Јер кадрови су постојали, авиони могли да се унајме. Међутим, жеље и идеје су једно, а њихово остварење је зависило од ласкавих обећања донатора која се никада нијесу испунила.

Једно је истина да је Зоран Радовић, часни грађанин и бивши градоначелник Тивта, једини из управне администрације носилац дозволе спортског пилота, био у једном мандату предсједник Ваздухопловног савеза Југославије. То потврђује Архив ове државне институције у Узун Мирковој 4 у Београду.

На крају, у досадашњем казивању о једном покољењу, у периоду дугом пет деценија на живописној обали тиватског залива, у мноштву креативних младих ваздухопловних спортиста, нијесмо сазнали, примијетили и сусрели ни једну падобранку, једриличарку, као ни жену пилота... Зашто?!

Зар Тивћанке нијесу виђене на ратној Мамули, на послијератним радним акцијама, фештама и фестивалима, одборничким мјестима и посланичким клупама, водиле истражне радње и судијска рочишта, подједнако са мушкарцима подносиле терет напретка...

Умјесто нас, неко је закључио: „Мушка сујета је код нас још увек јако изражена. Остајемо ли у том средњевековном оквиру, или мијењајмо своје раније „зарђало“ мишљење. Дакле, драге наше, нисмо вам дуго дозвољавали да се бавите „мушким“ пословима. Потискивали смо вас, онемогућавали, али више не можемо. Чињеница је, да је жена данас закорачила на узвишени пијадестал, на који смо ми мушкарци сами себе поставили, раме уз раме прихватате најтеже наше обавезе и доказујете оправданост свог постојања уз нас... У ствари, такве сте нам потребне...“^[23]

МИЛО РАИЧЕВИЋ – ВАНРЕДНО ВРИЈЕДАН ДИРЕКТОР

Због избора Николе Мештровића у дипломатску службу Савезне Републике Југославије и постављења на дужност вицеkonzула у Горњој Аустрији у Салцбургу, о упражњеном мјесту директора аеродрома Тиват, појединци у ЈАТ-у одлучују на своју руку. Без знања Управног одбора, постављају скрушеног и обојелог Мила Раичевића, који је док је био генерални директор Жика Петровић проглашен за мање-више, нераспоређеног савјетника.

Међутим, када се комерцијални директор ЈАТ-а Предраг Вујовић наметнуо за „главног“, иначе, међу ЈАТ-овим радницима - знаног „потрошача“ ЈАТ-ове имовине, испрени Раичевић је уз комерцијалисту Тодорића, пронашао „проћу“ и договор да се устоличи за директора у Тивту. Раичевић је иначе прије тога, дуже вријеме био на плаћеном одсуству, боравећи из здравствених разлога на пропланку у Бијелој. Он је ванредно био вриједан директор и познавао је организацију и технологију рада на аеродрому. Нажалост, активности републичких инспектора за привредни криминал МУП-а Црне Горе,

²³Порука дугогодишњег ЈАТ-овог пилота, инструктора летјења Владимира Шамса, посвећена првој жени комерцијалног пилота Југославије, Људмили Јовановић, у поводу издавања њене књиге „Жене летачи Југославије“.

нијесу мимоишли налаз да је дотични Раичевић, директор тадашњег тиватског аеродрома осумњичен за нестанак компјутерске технике са аеродрома и бивших ЈАТ-ових пословница у Хеџег Новом, Котору и Тивту. Међутим, због погоршаног здравственог стања, љекарског налаза, „ономоћалог, виспреног и гордог” Раичевића, актера ових дешавања, истрага је до даљњег стопирана.^[24]

МЕЂУНАРОДНИ АЕРО МИТИНГ У ТИВТУ

У сарадњи Авио „Боке“ из Котора и аеро клуба „Галеб“ из Београда, организован је аеромитинг на Тиватском аеродрому 28. и 29. септембра 2002. године.

Циљ ове јавне приредбе је био да манифестује ваздухопловство на овом простору на којем је традиционално, већ скоро шест деценија позната активност младих заљубљеника неба.

На аеромитингу су учествовали виђени акробатисти „Галеба“, ЈАТ-а, и војних јединица из Београда, летјелице Пилотске академије из Вршца, аеро клуба „Шпира Мугоше“ из Подгорице и аеро клубова из Котора и Бара. Публика је била у прилици да на платформи аеродрома погледа 15-так разноврсних и атрактивних ваздухоплова. Ту су била 4 бивша војна школско борбена авиона »галеб Г 2« из београдског Аеро клуба »Галеб«, као и одтајмери »крагуј« и »утва 66«. Подгоричка компанија »Пеликан« била је присутна са путничким авионом »турболет Л 410« те авионима за обуку пилота »цесна 172« и »пајпер« а ту су били и »дромадер« црногорске Владе те »пајпер чејен« ЈАТ-ове пилотске академије из Вршца. Ратно ваздухопловство ВЈ у Тиват је довело школско-борбени авион »супергалеб Г 4«, транспортни авион »антонов Ан 26« и хеликоптере »газела СА 341« и »Ми 8«.

Већина тих ваздухоплова учествовала је и у летачком дијелу програма који су искакањем из авиона отворили падобранци из неколико градова Црне Горе, Србије и БиХ. Посебно упечатљив био је наступ пара авиона »галеб Г 2« који су, пратећи један другог на блиском одстојању заједно извели серију изузетно атрактивних акробација. Своје летачке могућности и акробације публици су представили и авиони »пајпер чејен«, »утва 66«, »Л 410«, »крагуј« те »цесна 172«. Веома атрактиван био је и наступ »дромадера« који

²⁴ РСУП-а. Црне Горе; Предмет: СП-188-МР-т-20/23



Падобранство је моћ, вјештина, игра и забава до савршенства

је демонстрирао и избацивање »водене бомбе« од преко 2 тоне воде што се практикује код гашења шумских пожара тим типом авиона.

Очекивања су да се сличне манифестације чешће одржавају у овом региону јер имају велику моћ за развој опште културе у свету ваздухопловства и примат туризма на црногорском приморју.

ТИВЋАНИ У РЕДОВИМА 63. ПАДОБРАНСКЕ БРИГАДЕ

Иако је рад падобранске секције при тиватском Аеро клубу згаснуо, тиватско падобранство настало је да живи код млађих генерација. Деведесетих година 20.вијека група младих Тивћана ступа у редове елитне 63. падобранске бригаде у Нишу гдје завршавају падобранску обуку. Раде Ђуровић, Марко Аврамовић (погинуо као припадник 63. падобранске бригаде у току НАТО интервенције 1999 г.) Василије Вуковић, Урош Ђукановић, Миливоје Новаковић и Мијајло Бацковић су служили у Нишу и добили звање падобранца.

ВЛАДА ЦРНЕ ГОРЕ ПРЕУЗЕЛА АЕРОДРОМЕ

Црногорски министар саобраћаја Јусуф Каламперовић у јулу 2003. године изјавио је да Црна Гора преузимањем аеродрома у Подгорици, Тивту и Жабљаку обезбјеђује општи интерес утврђен законом.

„Преузимањем власништва над аеродромима у Подгорици и Тивту Црна Гора је анулирала одлуку Владе Србије који је југословенски аеротранспорт (ЈАТ) прогласила јавним предузећем Србије и по ау-



Тиватски аеродром почетком новог миленијума

томатизму црногорски аеродроми су били имовина Србије“, рекао је Каламперовић новинарима после сједнице владе у Подгорици.

„... Црногорска влада је данас основала јавно предузеће „Аеродроми Црне Горе“ које ће управљати аеродромима Тиват, Подгорица и Жабљак“.

Каламперовић је казао да су сада ти аеродроми власништво Црне Горе и да ће се њима газдовати „за општу добробит грађана и привреде те републике“. Новоосновано предузеће имаће петочлани управни одбор. Према Каламперовићевим ријечима, три члана ће именовати црногорска влада, док ће остали чланови бити запослени из тог предузећа. Министар је најавио да ће Јавно предузеће „Аеродроми Црне Горе“ преузети све раднике који су до сада радили на црногорским аеродромима. Он је оцијенио да се преузимањем ваздушних лука стварају услови да се страним партнерима интензивирају програми за њихову реконструкцију, за шта постоји велико интересовање. Владин министар је обавијестио јавност да ће црногорски аеродроми пружати услуге под праведним условима свим домаћим и страним превозиоцима и да црногорска влада инсистира на сарадњи са ЈАТ-ом. Одмах после форми-



Милован Ђурићковић

рања Јавног предузећа, држава Црна Гора прихвата гаранцију њихова раста и развоја, дакле држава је власник аеродрома, и гарант њихове безбједности и опстанка.

За генералног директора Јавног предузећа „Аеродроми Црне Горе“ постављен је друштвено-политички радник владајуће партије. Милован Ђуричковић је веома искусни привредник, прегалац реда, рада и дисциплине, добродушан, марљив и категоричан. На подгоричком аеродрому директорску одговорност прихватила је Горица Раичевић. све оперативне послове.

ДИРЕКТОРИ ТИВАТСКОГ АЕРОДРОМА У НОВОМ МИЛЕНИЈУМУ

Тиватски аеродром је почетком 2003. године, по принципу територијалне припадности уведен у Јавно предузеће Аеродроми Црне Горе. Плански је предвиђено самостално пословање и програмирано је вишеструко повећање авио промета што би аеродрому Тиват донијело више уштеђевине за даље проширење капацитета.

За директора аеродрома је постављен искусни и амбициозни инжењер Ранко Бошковић. Одмах су резултати пословања показали да је Бошковић веома способан руководилац, јер је успио да изнова створи нове међуљудске односе који су се директно одразили и на повећање зарада запослених радника.



Ранко Бошковић

Послије истека рока за избор новог директора постављен је његов насљедник, дипломирани економиста Дамир Пињатић, родом из Тивта, који је захваљујући дугогодишњем искуству као пословодни орган завриједио да руководи ваздушном луком. Пињатић је стекао драгоцјено искуство на пословима штедње и рационалног односа према друштвеној имовини и планирао је да те неопходне мјере



Дамир Пињатић

примијени у руковођењу. Могуће је да би његово залагање допринијело у укупном смањењу трошкова пословања, али послије неколико мјесеци, вриједни Пињатић је одлучио да се повуче.

Током 2016. пословодни орган Јавног предузећа Црне Горе усвојио је одлуку да на мјесто вршиоца дужности директора именује Јовицу Мачића из Котора, који је већ четврт вијека руководио пословима безбједности на аеродрому. Мачић посједује факултетско образовање и способности за вјешто руковођење. Ново руководство на тиватском аеродрому треба да зна да се успјех једног аеродрома у својој монолитности не своди само на индекс повећаног авио промета, јер то може бити заслуга туристичких капацитета црногорског приморја, већ се успјешност рада руковођења увијек своди на уважавање радника, њихових тежњи и преокупација.



Јовица Мачић

АЕРОДРОМСКА КОНТРОЛА ЛЕТЈЕЊА

Према архиви југословенске Управе за цивилно ваздухопловство и Музеја југословенског ваздухопловства, послеријатне службе Контроле летјења на 19 југословенских аеродрома вођене су из једног цивилно-војног сједишта. СУКЛ-а је по структури била мјешовита, систему руковођења-централистичка, правилу службе-стро-



Контрола летјења на тиватском аеродрому

го повјерљива, законом одређена и пракси спровођења одлука-веома одговорна државна служба.

За челне људе Савезне управе Контроле летјења бирани су поуздани кадрови са врха државних цивилних и војних органа; искањени првобораци, ратни команданти и послеријатни генерали – виртуози небеских висина. Записи пожутјелих страница архивске грађе указују да су ову државну институцију од 1946. до краја вијека водили Вито Паганели, Иван Цванчек, Виктор Зупанчић, Милорад Шљивар, Љубиша Величкојић и Бранко Билбија.

Аеродромске службе контроле летјења у Црној Гори су у послеријатном раздобљу биле слабије опремљене у односу на многе на сјеверу земље и та непогодност, уз недовољну обуку особља, често су угрожавале безбједност летјења.

Пројектом изградње новог тиватског аеродрома 1970 – 1971-године, изграђен је контролни торањ и обезбјеђен простор техничке и административне службе, али још увијек служба Контроле летјења није имала адекватну техничку и кадровску опремљеност да одговори на све присутне изазове.

Тадашња Савезна управа Контроле летјења занемарује црногорске аеродороме; слабо се одржавају радио навигациони уређаји на земљи, на неким прилазним мјестима аеродрому радио-фарови не функционишу, од њих се не добија очекиван одраз прелета авиона изнад њих, те посада авиона и контрола летјења, у погоршаним метео условима, немају информацију гдје се авион налази.^[25]

Разлози су били вишеслојни. Политиканство и ускраћивање материјалних улагања знатно су утицали да је у тиватској Контроли летјења надвладала атмосфера анемије. О томе је оскудна архивска грађа.

1972/1973 године авиопревозници уводе турбомлазњаке са повећаним бројем сједишта, што увећава авио промет на тиватском аеродрому. Аеродромске службе се знатно више ангажују. Захтијевало се да Контрола летјења на аеродрому крене напреднијом стазом. Међутим, карактеристично је да су људи ангажовани на пословима Контроле летјења на овом аеродрому у већини се одликовали „ краћом-оскудном стручном обуком“, и нијесу били адекватно оспособљени за стицање дозвола за рад на тим пословима. Наставили су обављање послова по нахођењу шефова који су на измаку радне способности. Држава има преча посла. На тај начин се таложе пропусти и на тиватском аеродрому. А о томе су за јавност ускраћене информације.

²⁵ То је изазвало несрећу „Каравеле“ на Маганику септембра 1973. године.

Током 1973.године у Контроли летјења у Тивту стиже школовани Рацо Стојановић, вјешт службеник, спреман да уложи снаге и воље за очекиване промјене, али на кратко вријеме.

МИЛОЈИЦА БОЈИЋ У ПОТПУНОСТИ КРЕИРА НОВА ПРЕГНУЋА

Септембра 1974.године, директор аеродрома Владо Матијевић прима у посјету искусног морнаричког стручњака за везе и обученог контролора летјења, Милојицу Бојића. Он је стигао са рјешењем СУКЛ-а. за постављење за начелника аеродромске Контроле летјења. Овај први је стекао сазнања о настанку аеродрома и свих служби, онај други, дисциплинован, марљив, спреман да прихвати нове обавезе да запуштену бригу о служби Контроле летјења преусмјери технолошким потребама и оспособи до нивоа поштовања.

Низале су се године, постављани и разрјешавани директори тиватског аеродрома од Влада Матијевића, Миодрага – Бата Ђурића, Предрага Челановића, Николе Мештровића, Мила Раичевића а Милојица Бојић је даноноћно затирао старе навике понашања, уводио нове односе међу људима, аистрошене инсталације и навигационе уређаје, замјењивао савременијим системима који поуздано доводе авионе на сигурно слијетање. За дивљење је да је овај неуморни прегалац за двије ипо деценије, као свјетионик у луци, усправно стајао као челник Контроле летјења на тиватском аеродрому.



АКЛ Тиват 1976. - Са десна на лијево - Едуард Гверовић шеф техничке службе, Ђуро Влаховић техничар, Јакша Уцовић контролор летјења и Мирослав Белотић контролор летјења

Тактика којом се послужио енергични Бојић захтевала је тројако дејство: да најпре заинтересује органе државне службе СУКЛ-а да постоје црногорски аеродроми којима треба поклонити пажњу у интересу безбједности летјења југословенског цивилног и војног ваздухопловства. У корак с тим, Бојић је осмислио потребу за новим кадровским освјежењем у свом окружењу; школоване људе за вођење авиона, обучене за навигационе уређаје и по први пут на овом аеродрому оснива техничку службу Контроле летјења.

Уз Бојићеву енергичност стасали су његови одани сарадници - од Едуарда Гверовића, који је руководио новоформираном техничком службом, Ђура Влаховића- знатижељног иноватора технике, Јована Ухрина, ванредно вриједног, дугогодишњег шефа службе Контроле летјења. Са њима је било десетине младих обучених и високо рангираних контролора летјења, међу којима се истицали истицали Влатко Лончар, Мирослав Белошић, Јакша Уцовић и наравно Мишко Лучић.

Дозвољено нам је да о Мишку Лучићу из Тивта, за оне који о томе нијесу упознати, пружамо истинита свједочења. Стасао и веома одговоран стручњак, Мишко Лучић је редовним школовањем постао контролор летјења и одговарао је свим пословима који обухватају ову професију. Своје прво практично искуство као контролор летјења, Лучић је стекао на аеродрому у Бихаћу, једном од најмодернијих и најконтроверзнијих аеродрома на Балкану, који је рађен под земљом планинског узвишења Жељава и који је деведесетих година уништен у бомбардовању.

УСПЈЕШАН ТЕХНИЧАР ЂУРО ВЛАХОВИЋ

Бојић је од раних година управљања овом службом запазио надареност младог и амбициозног техничара Ђура Влаховића. Надахнуће које је овај амбициозни младић посједовао гарантовале су путању ка видном хоризонту нових сазнања. Влаховић је дубоко осјетио у себи спремност да нова креативна рјешења технолошког развоја - Контроле летјења, може савршено научити. Прихватио је обавезу да посјети еминентне европске центре науковања, да у сваком од њих похађа плански одређену обуку, савршено изучи нова достигнућа и да их по повратку у Тивту примијени у пракси. Допринос томе могуће је сагледати у низу успјешних подухвата.

Најприје је Контрола летјења на тиватском аеродрому омогућила да посаде авиона при слијетању примијене инструментално слијетање. Наиме, Влаховић је са тимом својих стручних сарадника поста-



Аеродромска контрола летјења Тиват

вио „локалајзер“ уграђен у зони аеродрома. У ствари, то је ИАМ систем, неопходан посади авиона за тзв. инструментално слијетање. Након тога услједила су и многа друга рјешења око постављања радио фарова на котама од Будве до тиватског аеродрома.

Занимљив је био предлог техничке службе аеродромске Контроле летјења коју је Милојица Бојић из Тивта прослиједио надлежним државним органима у Подорици, у вези градње радарске станице на Волујици код Бара.

На том узвишеном простору радар намијењен летећим направама имао би циљ радарско праћење и навођење авиона у свим позицијама, подједнако вриједним за подгорички и тиватски аеродром.

Међутим, надлежни у Подгорици игнорисали су захтјев Тивћана и радарску станицу изградили на врху пропланка Српске, простору подједнако удаљеном од Подгорице и аеродрома у Голубовцима. Тивћани који су упознати са напорима којима се свестрано носио Милојица Бојић, потврђују чињенице да је овај неуморни прегалац припремио сва техничка рјешења за повољно одвијање ноћног старта на тиватском аеродрому, још током осамдесетих година. Али, очигледно то је занемарено од стране одговорних људи, носилаца водећих политичких функција. И данас, десетак година послје, утемељене практичне вриједности Бојићеве службе служе одржању напретка на тиватском аеродрому.

МЕТЕОРОЛОГИЈА У СЛУЖБИ ТИВАТСКОГ АЕРОДРОМА

Метеорологија је имала важну улогу у напорима да се побољша сигурност и ефикасност ваздушне пловидбе на тиватском аеродрому. Постоје очувани подаци у которском архиву да је ова служба од послеријатних година, све до 1986. била под патронатом Савезног хидрометеоролошког завода, да би се након тога припојила СУКЛ-а. У овој служби су на тиватском аеродрому радили: Томислав Вујовић, Мато Пендо, Милорад Шошо, Драган Јовићевић, Милан Јоксовић, Радомир Поповић, Недељко-Бато Петковић, Силвио Марковић, Глигорије Миховић, Мато Дробац, Невенка Глобаревевић, Славица Даквић, Зоран Обренић, Соња Ласић, Ивана Урдешаић и Бојана Рецо.

Стоји записано да су запослени у овој служби увијек веома ажурно обављали своје послове. То доказују похвале од стране оперативних служби ЈАТ-а, Adria Airways и страних авиокомпанија. Један од радника ове службе био је и Милорад Шошо, чији су се метео извјештаји дугорочних временских прогноза, до скоро користили на републичком и савезном нивоу метеорологије.

Током прве деценије новог миленијума улога метеорологије се увећала, а ваздухопловство је све мање имало авантура.

САВРЕМЕНА АГЕНЦИЈА ЗА КОНТРОЛУ ЛЕТЈЕЊА (СМАТСА)

У новом миленијуму одлукама владе Србије и Црне Горе створена је Агенција за контролу летјења, чиме се бивша југословенска контрола летјења, са новом организацијом и опремом уводи у европски и свјетски систем контроле летјења. Основна функција нове Агенције



Нови контролни торањ на тиватском аеродрому 2016.

јесте пружање услуга обезбјеђења ваздушног саобраћаја у простору надлежности-обје осамостаљене државе, затим над простором БиХ и у ваздушном простору међународних вода Јужног Јадрана.

Данас, заједничка савремено опремљена Агенција за контролу летјења, СМАТСА, обавља дјелатност у складу с прописима о ваздушном саобраћају, контролишући небо обје додирне државе, наравно по важећим међународним уговорима, устаљеним европским и светским међународним стандардима и препорученом праксом.

Поштујући савремену науку управљања и понашајући се и дјелујући проактивно у контроли летјења је концепт функционисања заснован на претходно успостављеним стратешким циљевима, усклађени са стратегијом “EUROCONTROL 2000” плус иницијативама “One sky for Europe” и “Single European Sky” а развијеним кроз стратешки бизнис –план.

-Важно је нагласити да СМАТСА остварује изузетне резултате у пословању и да корисницима (ваздушним превозиоцима) услуге пружа на сигуран, безбједан и ефикасан начин о чему свједочи чињеница да је од стране Европске агенције за сигурност ваздушне пловидбе – Еуроконтрола у последњих неколико година по свим перформансама овај пружилац услуга ваздушне пловидбе међу најбољима у Европи.

МАКЕТЕ МИРКА РАДОВИЋА СУ БЛАГО

Многи добротинитељи из своје скромности, друштвених обавеза и опсједнутости стварањем епохалних дјела, остану заборављени. О мукотрпном дјетињству умног Мирка Радовића, поријеклом са Његуша који је одрастао у Тивту, преостала су само сјећања његових савременика. Има оних који су нам помогли да досегнемо истину о Мирку Радовићу. А највећи пријатељ истине је вријеме.



Гавро Вучуровић: Истина о Мирку

Захваљујући Мирковим савременицима, некадашњем авијатичару, преданом пријатељу књиге Васку Костићу и неуморном прегоацу машинског инжењерства Гавру Вучуровићу, свједочење о доприносу Мирка Радовића тиватском стваралаштву пловне Технике наново

оживљава. Дакле, ако би се неком чинило да је све то покривено велом тајне и представља прошлост, нашом упорношћу, она се наново рађа и постаје садашњост. Сачувани разговори свједока са својим савремеником, током осамдесетих година, дио су овог прилога, у којем свједочи носилац признања Мирко Радовић:

„Током изучавања заната у Арсеналу дивио сам се једном морнаричком подофициру који је израђивао красне макете бродова. Одлучио сам да и ја тако урадим, али нијесам имао прецизан алат. Успио сам да очевим столарским алатом, израдим моделе три бродића, два поклонио а трећи замијенио за храну...Не знам шта бих данас дао да имам један од тих мојих пионирских радова...”

Миркова притајена жеља од дјетињства је постојала да машта, опсједнуто размишља, проналази и ствара нове садржаје, предмете и ствари, макар то биле и дјечије играчке. Жудио је за њима, јер их није могао имати. Сличном дјечачком вољом његовани су и одрастали и они разбарушени дјечаци, браћа Рајт, који су разузданом маштом, хрлећи у непознато освојили врх умијећа, полетјевши направом коју су сами израдили и њом дотакли небо... Наклоњен сличном размишљању растао је и стасавао млади горостасни полетарац ловћенског поријекла који је у себи имао јасан циљ.

Дешавало се да је Мирко пред собом имао само обресе и нејасне контуре пловног објекта, без јасних детаља, цртежа и фотоса, али је захваљујући машти и урођеној упорности успијевао да склопи мозаик потпуно нових, толико подударних садржаја блиских оригиналу, да је зачуђујуће стварао дјела непроцјењиве вриједности. Дошла би до изражаја Миркова прађедовска опсесија, богомдано надахнуће са изворишта његушких сликова и брдских брзака, који би се танано разлили у сидришта бродова. Визионар би као мајка своје одојче у наручје понудио своје дјело.

Човјек ствара своја најбоља дјела у часу кад је његов ум ослобођен „олујних муња и громава“ и Мирко је у томе потпуно успио али у познијим година, тек када је стекао испуњене услове и заслужио пензију.

„За Команду југословенске Ратне морнарице направио сам 1960.г. двије украсне, никловане макете разарача „Котор“ и „Пула“, што је подстакло стручњаке и функционере из окружења, који су од мене захтијевали да урадим 20 нових макета бродова и партизанских чамаца. Заиста је то био велики напор за мене, јер нијесам имао ни основне услове рада за тако велики подухват... Али, господарева се не одбија и савршено сам урадио оно што ми је речено. Све наручене макете су испоручене Војно – поморском музеју у Сплиту...а ја



Мирко Радовић у разговору у току једног јавног наступа, септембра 1989.г.

најбоље знам своја одрицања и цијену тог посла...”

Васко Костић потврђују да је Мирко био дружељубив, ванредно вриједан и родољубиво понешен за поморство своје домовине. Занатска умјетност саткана његовим позлаћеним рукама грађена је умно, веома брижљиво, увијек стрпљиво, урођеном упорношћу и великом љубављу.

„Погодност је када се макета ради по нацрту и пројекту.

Међутим, наводи Радовић, постоје у овом послу и друга, јавности мање позната дешавања. „Макете и модели се раде на основу нацрта и пројекта објекта. Ако наручилац искаже потребу да се макета брода уради а при том нема нацрта, а стари фотоси не доказују размјере, остаје гола прича...” „Традитељ треба да познаје технологију пловила и уређаје на њима, епоху којој брод пристаје, државу којој припада... На галији не можете ставити сидро савременог брода, нити на њемачки брод енглески тип неког елемента. И онда, разумије се, настане трагање за прикупљање података: о бродовима и сидриштима, капетанима и судбинама њихових посада, а вријеме измиче... Били смо често принуђени да сами радимо нацрт брода што је посао бродограђевних инжињера, и напоскон би за неку чињеницу чекали мјесецима, вријеме драгоцјено а ми тапкамо у мјесту... То је само дио тешкоћа и проблема које смо морали рјешавати како смо знали и умјели.“

Модели и макете пловних драгуља које су градили тиватски неимари вођени руком Мирка Радовића, постали су препознатљиви у нашој земљи и свијету. Доспијевале су понуде југословенских бродоградилшта, завичајних музеја, пловних компанија и поморских капетана. А након тога стизале су и понуде из иностранства; афричких земаља, скандинавских држава и Совјетског Савеза. И све је урађено успјешно.

„Уз дужну пажњу одани овом послу и завичају урадили смо сваки објекат према понудама, чак и наруџбе из иностранства. За једну афричку државу смо израдили макете за комплетну опрему очигледне наставе поморске академије, а да нико од нас није ко-

ракнуо у иностранство, а исплаћене девизе за наше радове никад очима нијесмо видјели...”

Ријетко је ко из регионалног окружења овладао суштином градње модела и макета као што је то Мирко Радовић. Добро је познавао израду сваког модела и до детаља описивао калкулацију, која је увијек била по мјери наручиоца.

„За мање макете без много детаља треба уложити око 150 – 200 радних сати, за средње до 600 а за велике, компликоване макете до 800 сати. То су радни сати специјалиста који поред великог стрпљења и знања морају имати и талента. То је више интелектуални него мануелни рад. Нарочито кад се раде уникати рачуна се на размишљање а захвати се обављају ситним алатом и под дупом.“

И поред суштинске сложености у вези израде, уговорени послови су сваком наручиоцу испостављени. Према ажурној евиденцији, количински изгледа овако - „Бројке нашег рада су импозантне: Урађено је 307 мањих макета и полумакета, 372 велике и компликоване макете, 76 макета је рађено за наручиоце из иностранства (авиони, специјална возила, поједина оружја, ронилачка звона, платформе за истраживање нафте, итд.) Полумакете или (барелефи) уоквирују се и постављају на зид као дјела ликовне умјетности.

Тиватско моделарство је започело и трајало са годинама присуства неимара Мирка Радовића. Он је представљао душу и мозак сваког посла, истурена величина групе неимара, главни пројектант и непосредни извршилац сваког посла. Његови сарадници су томе испомагали. И заиста су савладали занат.

Трагајући за подацима о бродовима чије је макете радио, Мирко је познавао читаву прошлост за многе од њих: гдје су и када грађени, како су прелазили из руке у руку, ко су били заповједници, када, како и гдје су потопљени, итд. Мирко је у сваки изграђени модел и макету уградио свој таленат, занатско и техничко знање, а након свега, стекао је одлично познавање историје поморства и технологије бродоградње.

Ангажован у свему Мирко се бавио и публицистиком. Написао је специјални прилог „Како саградити модел бродова – Бродови морнарице НОВЈ“, затим је унио детаље за бродове НБ-3, „Јадран“, НБ-11 „Црвена звијезда“, ПЧ-21 „Марјан“, ПЧ-22 „Стрељко“ и МБ-8 „Корнат“. Мирко је ове прилоге објавио у часопису „Чувари Јадрана“ у броју 773 од 1.5.1974.године.

Помиње се и репрезентативна књига „Модели наших бродова“ у издању „Чувари Јадрана“, Сплит, 1975. са уводом академика Грге Новака. У овој књизи Мирко Радовић је објавио планове пет познатих



Макета разараача „Загреб“ коју је беспрекорно урадио Мирко Радовић, налази се у Поморском музеју у Котору

југословенских ратних бродова. У другом броју истог издавача, уз текстове Кажимира Прибиловића приложени су Миркови текстови: Моторни једрењак „Дринка“ (брацера) и Упутство за изградњу бродова. Неколико цртежа и текстова Мирка Радовића су објављени и у издању Републичког савјета клубова младих Техничара, Загреб, 1965.

ИЗОСТАЛА ПРИЗНАЊА

Рече саговорник да „мини морнарица“ ентузијасте, врсног стручњака моделарства, пензионисаног ратног капетана ЈРМ, ратног војног инвалида и доказаног друштвенополитичког радника Тивта, чини преко 700 разних модела бродова, пловних дизалица, докова, ронилачких звона, платформи за истраживање нафте, понтонских мостова, хидроавиона, специјалних возила и осталих поморских и лучких објеката и уређаја...

„Мини морнарица“ Мирка Радовића је „мини“ по величини грађених модела и макета, али је „макси“ по броју, квалитету у умјетничкој вриједности.

Бокељи, зар Мирко Радовић по свему и у свему није заслужио друштвено признање своје регије!

ПРЕДСЈЕДНИК ТИТО У ПОСЈЕТИ ТИВТУ

Предсједник Тито је често био гост Боке и Тивта од раних послје-ратних година до краја седамдесетих.

Прва посјета забиљежена је прољећа 1951.године. Тада је предсједника Тита кроз шпалир радника Морнаричког Ремонт-

ног завода дочекало највише партијско и војно руководство Боке. Затим су Тивћани дочекивали председника Тита 27. 12.1972, 5.2.1975 и 2.6.1976.

Јавност је била обавијештена да се председник Тито налазио на одмору у Игалу априла 1979.године, и одмах после земљотреса, обишао је насеља херцеговске обале све до Бијеле. И том приликом су представници Тивта стигли да поздраве Тита.

Тивћани се радо сјећају свих дочека председника, јер се сваки сусрет са Титом односио на разговоре о даљим потенцијалу развоја Тивта, опремању аеродрома за велике авионе и туризма у Боки Которској.



Председник Тито у пратњи председника општине Мата Крстовића, 2.јуна 1976.

РАДУНОВИЋЕВА ЕДУКАЦИЈА О ЗАШТИТИ АЕРОДРОМА

Пуковник Драгор Радуновић је био ријетки ентузијаста којем је ишло од руке да махинално али стручно, у секунди отклони ризичну опасност да нека експлозивна направа не причини трагичне последице. Он је у томе био обучен и важио је за стручњака коме се вјеровало и ван Црне Горе.

Радуновић је био поријеклом Староподгоричанин који је заволио армијски живот, определијељен да помаже људима у невољи. Од кад зна за себе он је пружајући руке другима, учвршћивао југословенство, величао војнички углед и помагао свима, народу и другима ван граница.

Невоље су се на југословенском простору често дешавале, али је Радуновић са својом јединицом војника први притицао у помоћ. Било је то на жељезничким пругама, у рударским окнима, у рушевинама задешених земљотреса, у планинским врлетима



Пуковник Драгор Радуновић

доживљених авионских несрећа, у свим нашим републикама и регионима.

И увијек частан, хваљен и награђиван...И прије него да стекне мјесту Тито му је лично уручио медаљу за храброст и за учвршћење тековина братства и јединства југословенских народа.

Познато је да је Драгор Радуновић изучио висок степен противдиверзантске обуке у војсци и заслужио бројна признања за успјеле акције спречавања саботажа у великим техничким системима.

Радуновић на тиватском аеродрому

Ево Драгора Радуновића, настанио се у Тивту и често је присутан на тиватском аеродрому.

У архивираним записима стоји да је Радуновић својим огледним предавањима радницима тиватског аеродрома приказивао „Методику сузбијања саботажа“. Наведени су случајеви саботажа на аеродромима у Скопљу, Приштини, Осијеку, Сплиту и Титограду.

Радуновић је поменуо случај да је на тиватском аеродрому у просторији гдје се налази санитарни чвор канализације извршена саботажа: уништена је електро инсталација и демонтирани електро мотори. Последице: због недостатка технолошког протока фекалија, настала би честа зачепљења која су реметила проток путника и изазивала шокантне ситуације. Дешавање је регистровано 1983.године. Случај је заташкан. Саботери нијесу откривени. Процијењена штета је знатна.

Да би се заштитила имовина и животи запослених радника и путника на тиватском аеродрому, овај стручњак је изнио више сазнања о овим појавама које се на аеродрому прикривено дешавају. Уствари, свака појава којом се ремети планирани авио саобраћај своди се на саботажу. Радуновић је приказивао разне предмете и ствари које могу садржати опасност, помјерањем, додиром, коришћењем или чувањем.

Овај стручњак за откривање саботажа и диверзија, предвидио је симптоматику која може да укаже:

- Честа закашњавања на послу, повећана боловања, уношење немира, слабљење морала, изненадни протести, неочекивани прекиди рада и разна отуђења ствари,
- Недостатак техничких средстава, њихова повећана истрошеност и учестали кварови, замјене,
- Неочекивани застоји који узрокују кашњење слијетања и полјетања авиона,
- Предлаже спровођење перманентне, рутинске, редовне и ванредне контроле свих система у оптицају,
- Треба уочавати мале погрешке, ситне заборавности, небитне шале и успутна оговарања

ВУЛАНОВИЋЕВ ДОПРИНОС ТИВАТСКОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ

Наш суграђанин, ратни ветеран и мајор у пензији, поријеклом из Озринића крај Никшића, постао је Тивћанин посллијератних година и задобио опште симпатије, као ведар и способан новинар са фотоапаратом о рамену.

Од раних ратних година бавио се новинским чланцима али би уз текст уносио „живу слику“ да она говори своје. Бавио се хроником, писао је о младима, њиховом узрастању и преокупацијама и увјеравао друштвене чиниоце да младима треба посветити пуно пажње.



Иван Вулановић, новинар и фоторепортер 1970.

Свом новинарском умијећу посветио је највише током пете, шесте и седме деценије прошлог вијека, када у Тивту започињу и трају ваздухопловне активности клубова моделарства, падобранства и једриличарства, којима Вулановић, на пригодан начин, текстовима објављених на страницама многиј наших јавних гласила извештава југословенску јавност.

Приликом отварања тиватског аеродрома на травнатом летишту 1957. године, Вулановићеви текстови бодрили су свим срцем и снагом да тај аеродром опстане и добије приоритет „раширених крила“ за развој туризма на црногорском приморју. Његова фоторепортажа, објављена у „Борби“ септембра 1957. да се на некадашњем простору тиватског поља, напасала говеда и да касније, на тој ледини брује млазни двомоторци и разносећи поздраве по цијелом свијету, допринијела је да су се поморци из бокељске регије задивљено јављали са прилозима да помогну свој родни крај.

Вулановић је са XI Јадранског падобранског купа, јуна 1982. године извештавао „Вечерње новости“, „Фронт“, „Побједу“ и лист „Боку“ о подвизима младића и дјевојака на висинама неба и завриједио пажњу бројних читалаца. Редакцијама издања „Народна армија“ и „Четврти јул“ Вулановић је написао текстове дивљења о великој храбрости младих људи кад се сами нађу на висинама преко двије хиљаде метара и раширених руку, као птица крилима, лебде у ваздуху.

Вулановић је у сплитском часопису „Чувари Јадрана“ шездесетих година објавио историјска подсјећања на предратне дане бокељских Скојеваца и њихову тежњу да сачувају земљу од окупатора, упоређујући их са младићима и дјевојкама у послеријатном периоду у достизању знања и вјештина у свијету ваздухопловства.

Из новинарске архиве Ивана Вулановића, дописника многих дневних и недјељних листова, илустрованих часописа и зборника, сачувани су написи о бројним падохранским скоковима и прегнућима младих Бокеља у моделарству, јдриличарству и осталим видовима спорског ваздухопловства. То је тада поговарало црногорској политичкој елити. Као подршка томе, одлучено је у управи тадашње тиватске Општине да ће убудуће пружити помоћ својим вриједним ваздухопловцима у даљим активностима и такмичењима.

За свој допринос, новинар и фоторепортер Иван Вулановић, вриједан али тих неимар ријетке људске врлине, јавно је награђиван и несебично хваљен. Носилац је бројних одликовања и признања од Заслуга за народ – до медаље за храброст.

И честитка за скорашњи 98. рођендан!

РАДНИК АРСЕНАЛА СТАЉИНОВ ГЕНЕРАЛ АВИЈАЦИЈЕ

Сматрали смо потребним да у овом занимљивом поглављу унесемо дио грађе која се односи на једног нашег заборављеног родољуба, ваздухопловног генерал-мајора, замјеника команданта Ратног ваздухопловства Југославије, Пера Попиводе - предратног Скојевца, радника тиватског Арсенала, команданта Првог црногорског батаљона, комесара легендарне Друге пролетерске бригаде, команданта Прве словеначке бригаде и Седмог корпуса НОВ.



Генерал Пера Попивода

На ово су нас подстакли многи његови саборци из Боке которске, желећи да никад не потамни слика и сјећање на њега. Он се од своје младости до пребјегу у Совјетски Савез, 1948. посветио идеалима борбе за праведнији и бољи живот.

Попивода је рођен 1915. у Љешевом Ступу, недалеко од Цетиња. Завршио је Краљевску војну академију у Београду. Прије рата је као Скојевац и због социјалистичких идеја био хапшен, те је на кратко разријешен војних дужности. По наговору пријатеља настављује се у Боки и запошљава у Арсенал. Радио је у групи радника која је одржавала крстарицу „Далмација“. Потом је радио на пословима ремонта артиљеријског наоружања. У то вријеме, је према његовим записима у Арсенал радило преко 1.200 радника.

Средина искусне радничке класе у Тивту му је одговарала. Наишао је на истомислишљенике у илегалном дјеловању, стварајући чвршће јединство радника по свим питањима. Најприје је учествовао у организацији радничких протеста због прековременог рада и веома ниских зарада. Пред сам почетак априлског рата 1941. године, Попивода је са радницима „Арсенала“ на улицама Тивта јавно протествовао због потписивања Тројног пакта са Њемачком и недовољне снаге државе да се супростави појави фашизма.

Кад је подигнут устанак, Попивода је најприје са неколико храбрих другова из Арсенала сврстан у редове Орјенског батаљона, а два мјесеца касније позван у одреде Првог црногорског батаљона. Био је међу првим партизанима и упоре-^[26] до је стасавао у оданог члана партије.

У току НОБ-а напредовао је од командира чете до команданта корпуса, на ратиштима у родној Црној Гори, затим у Далмацији, Босни и на крају у Словенији. Крај рата дочекао је на високим дужностима у Команди ратног ваздухопловства. Током ратовању у Словенији, борци Петог корпуса потврђују да је Попивода показао борбеност и зна-



²⁶ Подаци Архива Котор.

лачко руковођење јединицама, знатно успешније од Ивана Гошњака и од тада је био у немилост Едварда Кардеља.^[27]

Стоје чињенице да је у току НОБ-а, борећи се за слободу, на многим нашим ратиштима, погинуо 121 радник „Арсенала“ а 256 их је протерано у фашистичке концентрационе логоре.^[28]

Послије ослобођења уз почаст заслужених трофеја и споменице храброг првоборца, Попивода је упућен на Високу војну академију у Москви. Након повратка у земљу унапријеђен је у чин генерал мајора ваздухопловства и именован на дужност замјеника команданта Ваздухопловства. Наши историчари тог времена и његови биографи слажу се да је управо тај период боравка Пера Попиводе у Москви, утицао на његово касније животно опредјељење и однос Тита према њему.

КАКО ЈЕ ПЕРО ПОПИВОДА ПРЕБЈЕГАО АВИОНОМ

Два мјесеца после настанка „Информбироа“, 14 августа 1948. генерал мајор југословенског ваздухопловства Перо Попивода је одлучио да напусти земљу. Журило му се, јер је осјећао да се нешто против њега припрема и најсигурније је било да једноставно нестане. Сматрао је да је авион за такву прилику поуздано и најбрже средство. Иначе је пилотирао. Извршио је последње припреме: обукао је свечану униформу ваздухопловног генерала, а на грудима споменицу првоборца, свечаног изгледа, као увијек доброћудно расположен и кренуо. Са собом је понио службену кожну акт-торбицу, двоглед и два пиштоља, са дуплим паковањем муниције. Пришао је ганизонској улазној капији војног аеродрома у Панчеву. Тамо га је дочекао дежурни официр. Попивода је очекивао питања али био је спреман да пружи одговоре. Био је крајње одлучан да жив не дозволи неспоразуме који би изродили евентуално хапшење.

Попивода је знао да се према важећим прописима и правилима службе никоме не дозвољава улаз на аеродром, према авионима, ван радног времена. Требало је да посједује образложену дозволу приласка авионима, затим ако се обавља полијетање – дозволу за лет, план лета, сагласност и одобрење контроле лета. Попивода је све то знао, све је то морао да има. Дежурном официру је на улазној капији озбиљним тоном објаснио да иде на ванредни задатак, треба да изврши ненајављену контролу аеродрома у Вршцу и осталим

²⁷ Биограф Попиводе, Војводе Божа 24. Цетиње.

²⁸ Монографија: „Морнаричко технички ремонтни завод „Сава Ковачевић“ 1989. стр. 86.

пратећим службама и да ради тога пратећа процедура није потребна. Дежурни официр гарнизона, у чијој се позадини налазе авиони и аеродромски објекти, повјеровао је ријечима замјеника команданта југословенског ваздухопловства, оштроумном генералу. Подлегао је његовом ауторитету, наивно му је у свему повјеровао и сматрао је да не мора друге информисати о томе. Перо Попиводе, познато је командама, био је веома храбар, учен, одан, по природи добродушан, горд, али за непослушност љутит и спреман на пријекор. Ову препреку је смишљено и успјешно савладао и упутио се према хангару са авионима.

Најприје, загледао се у небо и околину, опраштајући се, пожелио себи – „заувијек-збогом” и пришао је једном лаком двомоторцу. Иако први пут управља овим типом ратног авиона, колико се сјећа, био је то школски авион и након стартовања, одмах је полетио, заузимајући правац лета према Вршцу. Али на одређеној позицији лагано је летелицу водио у благи десни заокрет усмеравајући се према суседној Румунији и за десетак минута је са лакоћом прошао и другу препреку, прелетио изнад југословенско-румунске границе према хоризонту који води средишту Румуније. Над Румунијом, летећи ниско малим војним авионом, тежио је да избјегне пресретање румунских авиона и одлучио је да нађе мјесто на некој ледини. Указала му се прилика на једном равном пашњаку и при слијетању је поплашио стоку и прилегао на засађени расад купусишта. Знатижељним људима а потом и органима румунских власти, представио се да је совјетски инструктор са пословима надзора на југословенској територији и да се враћа натраг. Домаћини су му још више повјеровали јер се наочиглед неколицине јавио „Отаџбини у Москви” који су посебно за њега намијенили средство превоза и пратњу од Румуније до Москве.

ПОПИВОДА ПОСТАЈЕ СТАЉИНОВ ГЕНЕРАЛ

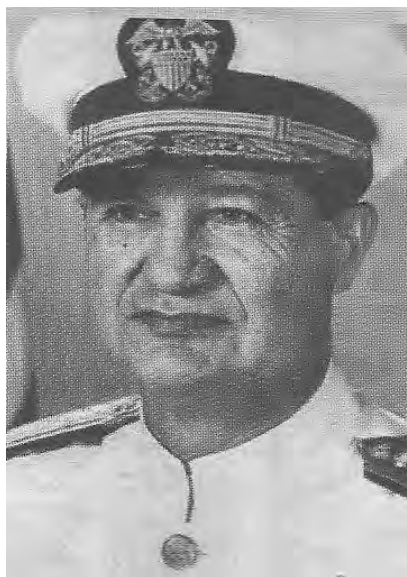
По доласку у Совјетски савез Попиводи је додијељен нови генералски чин, уважено поштовање и челно мјесто да руководи емигрантском листом „За социјалистичку Југославију”.

Послије Стаљинове смрти, марта 1953. распуштена је захуктала југословенска емиграција и Перо Попиводе се одлучује да упише и заврши високу партијску школу у Москви, заједно са бившим чехословачким лидером Александром Дубчеком и постаје опуномоћеник министра грађанске авијације и први почасни руководилац совјетске „Аерофлоте”.

Идеалиста југословенског патриотизма, хваљени Сталинов идол, критичар југословенског руководства на челу са Титом, генерал Перо Попивода је умро у Москви, 20. октобра 1978.године, где је са почастима сахрањен у алеји совјетских великана.

У Боки Которској, у Бијелој, данас живи Перов унук, морепловац, Лазар Попивода са породицом. Поносан је унук, и његова родбина на свог часног дједа и незаборавног партизанског борца са Макљена, Сутјеске, Купреса, Козаре. Без обзира којим се путем Перо Попивода опридијелио, неизбрисива су и незаборавна његова јуначка дјела од почетка тринаестојулског устанка у Црној Гори у којима је активно и жаром и организаторским способношћу учествовао, током рата показивао изузетне храбрости за дивљење све до краја рата када је почастиован херојем и генералским чином. А оно херој је заслугом интрига Гошњака, Кардеља и Бакарића, Тито је скинуо са прсију храброг и заслуженог Пера Попиводе.^[29] Као лојални информбировац, до последњег дана живота, Перо Попивода је чезнуо за својом домовином...Сањао је о том времену када ће као слободан човјек моћи да се врати у своју земљу, омиљену Црну Гору. Не заборавља се она Његошева: „Гдје је зрно клицу приметнуло-онде нека и плодом почива“.^[30]

БОКЕЉ СТЕВАН МАНДАРИЋ АМЕРИЧКИ АДМИРАЛ



Један од најпознатијих ваздухопловних и морнаричких официра у Америци, током прве половине XX вијека, био је адмирал Стеван Мандарић, чије поријекло потиче из Вребца у Лици. Његова породица се доселила у околини Херцег Новог и бавила се трговачком морнарицом. Због тога је Стеван увијек себе представљао потомком бокелских морепловаца.

Стеванови родитељи, отац Самојло Мандарић и мајка Софија, рођена у Славонији, кренули су у новом вијеку-новим путем. Са-

²⁹ „Дневник“ Владимира Дедијера, IV/111.

³⁰ П. Попивода, Мемоари, „Вијести“, Подгорица, 2011. и фељтон у наставцима.

мојло је са браћом почетком XX вијека доселио у Чикаго радећи у челичани, отварајући салуне и стварајући скроман иметак.

Стеван Мандарић, рођен је 1911.у Фениксу. Морнаричку академију завршио је у Анаполису у држави Мериленд. Ратовао је на Атлантику и Пацифику, истраживао Антарктик. Пензионисан је као контра-адмирал ратне флоте САД 1959.године. Аутор је адмиралских мемоара, који се данас изучавају као уџбеник на Морнаричкој академији САД.

Када је осамнаестогодишњи Стеван Мандарић ступио у америчку Поморску академију, 1929.године, нико није могао помишљати шта ће све младог Бокеља очекивати у наредним деценијама. У току рата био је пилот у 72. ескадрили Морнаричке авијације САД на носачу USS Wasp. Потом је у кокпиту „хелкета“ учествовао у бици у Гвадалканалу и Гилберт острвима. Касније је командовао групом носача авиона у акцији бомбардовања Маршалских острва. Један дио Другог свјетског рата је Мандарић је пропратио као чувар мира у зараћеној Палестини, а онда све сложеније ратне обавезе и задатке обављао бриљантно. Познато је да је Мандарић школовао преко 2.000 америчких ратних пилота у базама у Сијетлу, Окленду, Сан Дијегу и на Хавајима. Крајем 1944. године Мандарић је постављен за команданта групе авиона ЦАГ-94, која се састојала од ескадриле ловаца и бомбардера. Успјешно је водио бомбардовање јапанских острва, Хокайда, Шикокуа и Хоншуа. За своје заслуге Стеван Мандарић је одликован орденом „Distinguished flying cross“.



Амерички маринци на Антарктику

Послије II светског рата Мандарић је од стране америчке владе постављен да буде шеф посаде на броду истраживача Антарктика, адмирала Ричарда Бирда и то је био највећи изазов за небеског ветерана Стевана Мандарића. Учествовао је у специјалној операцији „Дипфриз“ чији је задатак био да се на Јужном Полу изгради прва америчка поларну станица. Стеван је и тај сложени задатак марљиво завршио. Тада је овај Бокељ личког поријекла заслужено стекао титулу „адмирал леденог мора“. Мандарић је у операцији Антарктика руководио екипом од 2.000 Американаца, седам пловних објеката, бројних авиона и хеликоптера. Мандарић је управљао ледоломцем „Глејшер“. Сматра се да је то био велики подухват, у суровим леденим условима, јединствен у свијету.

Пензионисан је као контрадмирал ратне флоте САД и настанио у америчкој престоници. Основао је српску цркву Свети Лука. Једном је средином шездесетих година допутовао у Југославију и предао редакцији „Илустроване политике“ свој рукопис о доживљајима на Антарктику, који су потом објављивани као фељтон.^[31]

РУСКИ КОСМОНАУТИ БОРАВИЛИ НА „СВЕТОМ СТЕФАНУ“

У неприкосновеној, давњашњој и садашњој бококоторској регији – на приобалној раскошној питомини Паштровића обрело се пригодно острвце на којем су паштровски сељани подигли, најприје дванаест кућа за станиште дванаест паштровских племена.

Према архитекти Слободану Бобу Митровићу, „само острвце, од сивкстог кречњака и црвенокастих рожница, својеврстан је феномен природе. Оно буквално израња из мора у правилној геометријској форми, а таласи који га обујмљују, формирају пјешчану нит, везу са копном...“

На највишој тачки острвца, паштровска племена граде црквицу посвећену Првомученику Архиђакону Стефану по коме острвце добија име.

Овај познати природни драгуљ у Паштровићима, уцртан је, унијет и атрактивно приказан у свим туристичким мапама свијета. Њему су походе долазили крунисане главе, високи достојанственици цркве и државе, дипломате, новинари, филмски, позоришни и ликовни ствараоци, знани и незнани писци поетике и прозе.

³¹ Извори ове грађе коришћени су из књиге „Срби у Америци 1815 – 2010“. од М. И. Д. Лопушине, Прометеј, Нови Сад, 2010. стр. 327/328.



Атрактивна разгледница „Светог Стефана“ која је обишла свијет

ЧУВА СЕ „ЗЛАТНА КЊИГА“ О УТИСЦИМА ГОСТИЈУ

У соби једног хотела у Паштровићима налази се „златна књига“ пријављених гостију који су у периоду од шесте деценије па наовамо, боравили у хотелско-угоститељском комплексу „Свети Стефан“. Наиме, предусетљиви домаћини су гостима понудили да на страници једне књиге својим именом, убиљеже свој боравак. И она је, због свог садржаја названа „златна књига“.

У „Паштровском алманаху“ који су приредили др Мирослав Лукећић и Марко Кентера 2014.г. на стр.73. записано је - „Статус у свијету познатог град-хотела резултира посјетама свјетског и домаћег умјетничког и политичког џет-сета који је боравао на „Светом Стефану“...Књижевници, Андре Моро, Алберто Моравиа и глумачки свијет Моника Вити, Софија Лорен и Карло Понти, Ђина Лолобриђида, Марина Влади, Силва Кошћина, Џералдина Чаплин, Марија Шел, Кирк Даглас, Дорис Деј, Сергеј Бондарчук, Микис Теодоракис, Силвестер Сталоне, Џереми Ајронс...легендарна Долорес Ибарури-Ла Пас-Ионарија, Јуриј Гагарин, шахисти Боби Фишер и Борис Спаски, Роберт Макнамара, милијардер Роквелер, балерина Маја Плисецкаја, спортисти Ники Лауда и Стенмарк, италијански краљ Умберто ди Сеоја и принц Умберто III, јапански принц, касније цар Јапана, енглеска принцеза Маргарита, политичари Сандро Пертини, Пјер Трудо, Вили Брант, херој Совјетског савеза Тимошенко и министар иностраних послова Гречко. Међу првим уписаним у „Златну књигу“ гостују председник Тито и Јованка Броз.



Алексеј Леонов је прије боравка на светом Стефану био гост
београдске редакције „Новости“

На једној страници из 1963.г. стоји име руског астронома Алексеја Леонова, на другој од маја 1964. читко је исписан потпис космонаута Волође Николаја.

Леонов је познато име руске астрономије. Он је најприје 18.марта 1965. у Васходу 2 полетио у космос да обави први излазак из брода у васионски простор. Десет година касније, кад је свијет мислио да су Руси одустали од програма полијетања у космос, Леонов се сусрео заједно са америчким космонаутом Доналд Стејтоном из НАСЕ, 17. јула 1975. године, у мисији Аполо 18. Руски и амерички космонаути су летјели одвојено, да би се у космосу приближили, загрлили се, а по-

том један другом упутили неколико реченица. Тако су коначно космонаути „Сојуза“ и „Апола“ у свемиру постигли још један епохални корак у будућност. Леонов је заслужио звање народног хероја Совјетског савеза.



Руски космонаут Николај

С прољећа 1964, године на „Светом Стефан“ у боравио је космонаут Волођа Николај. Желио је да се одмори на обали мирног и топлог поднебља. На морској плажи „Светог Стефана“ руски космонаут се сусретао са људима које је свакодневно



Космонаути Стејтон и Леонов у космосу 1975.



Герман Титов у Васходу 2 17 пута
облетао земљу

виђао. Волио је дружење и забиљежено је да је Перу Миковићу поклонио своју фотографију са великим уважавањем да дуго остану пријатељи...

Николај је два пута са „Востоком“ упућиван у космос и експедиције су успјешно завршене. То је подигло углед Совјетског Савеза у свијету.

У хотелској књизи утисака у току 1967.године, налазимо очуване потписе још два совјетска космонаута и то Титова и Попова. Према Књизи „Пут у космос“ Миливој Југина, наводи се да је Герман Титов 1961. године, био у најужем кругу тестираних који се могу упутити у космос. Он је практично представљао замјену за првог руског космонаута. То је и потврђено августа 1961.године. Титов је у Востоку 2 полетио у свемир. Облетио је земљу 27 пута за 25 часова. Са 25 година живота био је најмлађи човјек послат у космос.

Вањушка Попов је важио за ванредно доброг опитног пилота на МИГ 15 и завриједио је пажњу да послѣ две године припрема постане космонаут. „Востоком“ је облетео земљу у бестежинском стању.

Директори који су водили Хотелско-туристички комплекс на „Светом Стефану“, свједоци су свих дешавања и потврђује да је неколико совјетских космонаута боравило на Светом Стефану и то Јуриј Гагарин, Алексеј Леонов, Радин Николај, Герман Титов, Вањушка Попов. Они и још неки. Остала су упамћена запажања да су руски космонаути били дружељубиви, забавни, опуштени и веома дисциплиновани, што је ријеткост код гостију када проводе одмор.

ГАГАРИН БОРАВИО НА „СВЕТОМ СТЕФАНУ“

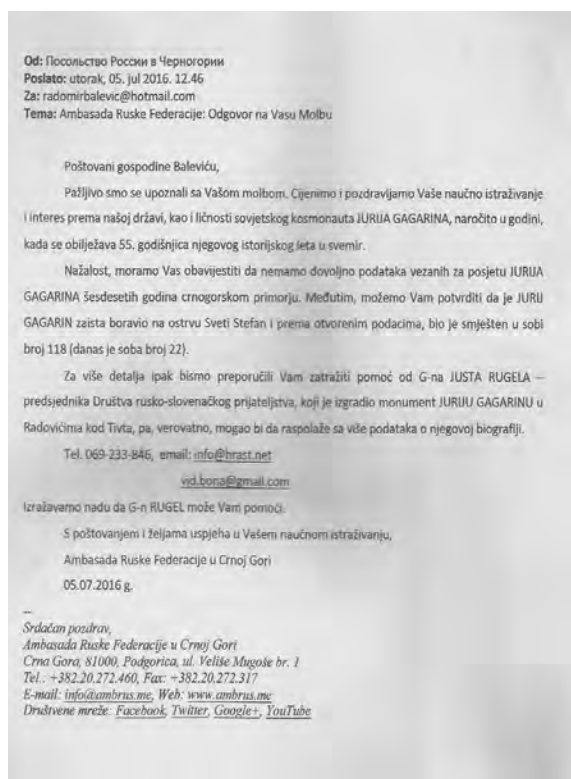
Према сачуваним записима Свети Стефан је адаптиран је у град-хотел током 1960. и отворен исте године почетком љетне сезоне.

Међутим, године су се смјењивале, директори хотела долазили и одлазили, владајућа устројства и навике људи једних, мијењане су и допуњаване другим, а евиденције клијантеле која је овдје боравила писане су и дописиване, памћене и заборављене као истрошени листови „Златне књиге“ утисака.

Прелиставамо књигу с почетка до краја, али ни на једној сачуваној страници није написано ни словце о посјети и боравку славног Јурија

Гагарина. Међутим, неколико бивших директора, међу којима Владо Митровић, Иво Арменко, Драган Миковић, који су столовали на овом острву, недвосмислено тврде да је Јуриј Гагарин био уважени гост. Међутим, како све то доказати!?

Обратили смо се особљу руске Амбасаде у Подгорици. Одговорено нам је, са пуно разумијевања да је Гагарин посјетио црногорско приморје и боравио у град-хотелу „Свети Стефан“ и током боравка био смјештен у



Вили 118.^[32] Даље, дошли смо у посјед сачуваних записа ранијег директора град-хотела Миша Браила, гдје се потврђује да је Гагарин боравио на „Светом Стефану“ 26 априла 1963.године. Тада је Гагарин обишао неколико земаља свијета.

³² Неизмјерно ХВАЛА брижном особљу руске амбасаде у Подгорици.

ФОТОГРАФИЈЕ ГОВОРЕ



Јуриј и Валентина



Јуриј у игри са својим анђелима



Гагарин у униформи пуковника авијације



Вила 118, собе за одмор у којима је боравио



Унутрашњост виле 118

СПОМЕНИК ЈУРИЈУ ГАГАРИНУ У РАДОВИЋИМА

Упућеност једних на друге - Бокеља и Руса, званично датира од руског цара Петра I и Владике Данила родоначелника династије Петровића, са почетком осамнаестог вијека. Они су се, као ријетко ко у окружењу, међусобно уважавали, једни друге помагали у очувању вјероисповијести, писма, језика и нараштаја.

И данас, у 21. миленијуму, међусобно пријатељство ова два народа јача и све више окупља младе са циљем да се очувају тековине вјекова.

Бокељи нијесу заборавили обиљежавање 55. годишњице историјског лета, космонаута Јурија Гагарина, који је као први астронаут 12. априла 1961. године облетио планету Земљу.

Тим поводом у колијевци руско – словеначког пријатељства у овом региону, израсло је друштво „Врхунци руске цивилизације“ са сједиштем у Радовићима чији је оснивач Јуст Ругел, поријеклом из Словеније.

Захваљујући њему у Радовићима је подигнут велелепни споменик пуковнику авијације, хероју Јурију Гагарину са погледом на ловћенске светиње.



Споменик Јуриј Гагарину је дјело Московског вајара Вадима Кирилова

СТРАДАЛИ ВОЈНИ ПИЛОТИ НА ЛУШТИЦИ

У петак, 2. септембра 2011.године, у пријеподневним сатима, два хеликоптера Министарства одбране Црне Горе са посадама изводили су тренажне вјежбе на полуострву Луштици у реону Боке Которске. Један од хеликоптера, примијећено је да своје увјежбавање обавља у ниском лету, и то над купачима плажа Добреч и Жањице. Одмах послије тога у залеђу плаже зачуо се тупи удар и примијећен је дим са мјеста гдје се један од хеликоптера срушио, ударивши у приобалне стијене.

“Газела”, тип “ЦА 341” припадала је ескадрили хеликоптера ВЦГ и била намијењена првенствено за обуку младих војних пилота и потребне интервентне помоћи војсци и грађанима Црне Горе. У срушеном хеликоптеру погинули су пилот-потпуковник Шахбаз Белхадин, родом из Добоја, иначе на дужности помоћника комаданта хеликоптерске ескадриле ваздухопловне базе, затим мајор-пилот, Иван Обрадовић из Подгорице, обављајући дужност командира првог хеликоптерског одјељења ескадриле и старији водник прве класе Видоје Томић из Пљеваља, који је био техничар за хеликптере и моторе, и обучени летач-стријелац у чети за ваздухопловно-техничко одржавање.

Упознат о случају удеса црногорског војног хеликоптера, један од признатих њемачких стручњака за “газеле”, као туриста у Бечићима Франц Милер, запослен у војној “Месершмитовој” бази у Баварској на нашу молбу, изнио нам је стручно објашњење.

“При маневрисању хеликоптером опасни постају нагли заокрети, повећане вибрације и “ковит”, а то је радња спуштања авиона у ниском лету и лет по уздуженој спиралној линији при чему се хеликоптер налази на нападном углу преко критичног, окреће се око својих оса и истовремено око земљине вертикале у односу на земљу (осу ковита). Послије таквог заокрета, хеликоптеру отказују неке од виталних команди, и хеликоптер се сматра неисправним и свако његово коришћење је опасно по живот јер је пилот, односно посада са хеликоптером принуђена да чеоно пада на земљу, због попречне нестабилности хеликоптера.”

На захтјев ваздухопловних стручњака надлежна власт Министарства одбране упутила је узорке настрадале „Газеле“ у Француску ради стручног специјалистичког вјештачења у земљи произвођача. Годину дана касније, са сајта Министарства одбране, саопштено је јавности „да је након вршене експертизе стручњака у Француској утврђено да је до несреће хеликоптера дошло због кvara на ротору елисе”.



Трагедија на Луштици

Званични резултати истраге још увијек нијесу објављени, мада је из Француске упућена порука да не користе преостале хеликоптере типа „газела“ док се не утврди узрок пада. Истовремено, истрагу су преузели и стручњаци Еврокоптера.

У међувремену, Министарство одбране 6. новембра 2012. износи приспјеле резултате које је утврдила француска комисија за испитивање удеса. У саопштењу се преноси: „Узрок хеликоптерске несреће која се 2011. године догодила на полуострву Луштица није људски фактор, већ губитак контроле над ваздухопловом због отказивања команди лета летјелице“.

Очекивало се у Црној Гори да су политичари Министарства једва дочекали француско саопштење, те су пригодну информацију „зачинили“ увјерљивијим садржајем „да није било грешака у техници пилотирања која би могла довести до неконтролисаног кретања и удеса хеликоптера. Узрок удеса је губитак контроле над ваздухопловом, што је највероватније посљедица отказа у систему команди лета хеликоптера. На крају, како је то одговарало министру одбране и црногорској влади пред домаћом и светском јавношћу, се закључује „Комисија је утврдила да организација летјења, вођење ваздухоплова, метеоролошка ситуација, здравствено стање посаде као и одржавање ваздухоплова није имало утицаја на удес“. У томе доминира мало

истине. Све то не представља утјеху већ терет породицама који су изгубили синове и храниоце породице.

Међутим, почетком новембра 2012. на страницама црногорских медија објављена су реаговања јавности на став „правдања“ челника Министарства одбране, да у погибији пилота никакву одговорност не сноси људски фактор.

Тек тада се на позорници истине званично огласио један високи официр црногорске војске (који ће уз доказе посвједочити и на суду) да је као пробни пилот приликом летног тестирања дотичних газела утврдио да је неисправна она са којом се догодила несрећа. И том приликом је упутио упозорење команди да се летјелица не користи.

Међутим, надлежне старјешине из фотеља виших официра, отворено су игнорисали стручна упозорења. Заиста је необјашњиво да се све то догађало у војном колективу, у хеликоптерској јединици чији је командант био искусни и предани војни инструктор-пилот, командант ваздухопловне базе Војске Црне Горе. Наводно, командант је због пријема нове дужности, командовање хеликоптерске јединице предао уваженом колеги, пуковнику. Свеједно, неко је од старјешина, високих војних официра црногорске Војске морао знати и бити упућен „да је прије несреће на настрадаој газели било евидентирано више кварова и да је хеликоптер „газела“ био стављен ван употребе. Треба да кривично одговарају они који су издали налог за коришћење „газеле“. Уколико о свему томе није упознат министар војни, народ се тада пита, којим се он пословима бави?

У међувремену, црногорска јавност сазнаје нове појединости: „У Министарству одбране спроведена је истрага у оквиру које су саслушавани пилоти Војске Црне Горе, али не ради три изгубљена млада



Комеморација погинулим пилотима

живота већ, вјеровали или не због цурења информација које су објавили црногорски независни медији“. И то је потврдан одговор-чиме се министар одбране - бави!

Група војних ваздухопловних инжењера, експерти војних летјелица Црне Горе апелују на странку у поступку-оштећених породица, да уз прибављене иностране доказе, образложе тужбени захтев усмјерен против оних немарних, одговорних војних лица, који треба да снесу кривично-правне посљедице трагичне погибије три врла сина црногорског ваздухопловства. Треба вјеровати правосудним органима - часним старешинама војног судског већа?!

Доступни су нам истражни подаци да је у шест послеријатних деценија, на подручју Црне Горе, у служби цивилних, војних, пословних, и приватних потреба коришћења, у удесима, уништено десет хеликоптера, разних типова и произвођача. У тим трагичним дешавањима погинуло је дванаест лица а два војна пилота на вријеме катапултирали. При томе, ниједан војни старешина, пуковник или генерал нијесу поднијели оставку и нијесу упућени на кривичну одговорност. Они који су у Војсци одговорни за безбједност ваздушног саобраћаја нијесу помјерени са своје шефовске фотеље. Ваљда војне ваздухопловне старјешине нијесу заборавили случај када се јуна 1994. године, догодио судар два елитна, јуришна МиГ-а на небу изнад Бијелог Поља, у којем је живот изгубио један пилот док се пилот другог борбеног авиона у истеку шесте секунде успи катапултирати. И тада су генералштабни официри за безбједност ваздушне пловидбе остали недодирљиви !

ТУГА ЈЕСЕНИ

На овој фотографији приказан је детаљ удеса авиона „Adria airways“ у Прагу 30. октобра 1975. у којем је погинуло 75 путника и четири члана посаде. Међутим, интригара нас и данас трагичан судбина ових људи јер су у наручјима имали букете расвјетане мимозе дароване у Тивту. Наиме, чехословачки туристи су гостовали у комплексу хотела „Плави хоризонт“ и то



је била последња смјена 1975. године. Авион је два сата прије тога отпућен из Тивта са аеродрома.

Мјешовита међудржавна комисија и тадашњи руководилац за послове техничког инжењеринга утврдила су да је у Прагу, на аеродрому приликом слијетања била лоша метео ситуација, али и то да је авион из Тивта био претоварен!?

РАДОСТ ПРОЉЕЋУ

Почетак туристичке сезоне у Будви, 1997. је означен свечано са пуно радости. У знаку љубави, сунца и мора одржани су бројни дефилеи, наступи, смотре, разне изложбе, спортска такмичења и поетске вечери. Вјешти креатори туристичке метрополе, те године су приредили „небеску фешту“, коју су сви затечени туристи и домаћа публика срдечно поздравили. На небу изнад Будве појавио се огромни балон из Београда, из којег су полетели леци са хиљаду поздрава свим људима добре воље да уживају у љубави и плавантилу мора. То су била године слоге и поштовања Југословена. Балон са утиснутом ознаком и амблемом ЈАТ-а је израдио инжењер Стошковић, члан Аеро клуба ове авиокомпаније. Иначе, овај балон је наставио свој лет и приказан је и у Никшићу, над Капиним пољем и изнад Требиња.



РОНИЛАЦ МИРКО СПРЕМО ПРОНАШАО ПОТОНУЛИ „СПИТФАЈЕР“

Бока је и у двадесетом вијеку грабљена и разарана. Преко Боке, у току Првог свјетског рата, вођене су ратне операције. У току Другог свјетског рата окупаторска Ратна морнарица угнијездила је своја средства и људе у Боку а ратна авијација ловцима и бомбардерима свих врста, боја и застави.



Мирко Спремо: Искусан ронилац плавих дубина

- Од дјетињства другујем са авијатичарима, познајем пробне и оцјенске летаче, виртуозе акро групе и израстање наших, у свијету хваљених ловаца „сокола“ и „орла“. Летио сам и управљао војним летјелицама, постигао савршенство у падобрану, летећим змајевима и парагљадерима. Треба познавати аеродинамику летења, поштовати прописе, процедуре... и уживати...

„Подводно роњење је моја животна опсесија. Започео сам у ријекама и језерима и наставио у плавим водама Јадрана. Бока Которска је занимљив акваријум флоре и фауне. Богатство над земљом и под морем.

Моје подводно роњење има смисла јер је вођено вољом да осматрам богат свијет модрих дубина и прилику за улов морских плодова које остављам себи и подјелим другима. Једном сам ронећи до дна запазио потонули објекат, громаду налик на литицу стијене. Помишљао сам да би то могло да буде бродска олупина. Послије неколико дубљих зарона са стране олупине указа се истурено крило попут орла, и друго, а потом, као увели прољећни пупољак воћке, издужена пилотска кабина...дакле, потонула војна летјелица, ратно издање, прилично очувана. Успио сам да одврнем заглавке збртвљене кабине и она се помјери, указаше се бројни предмети и ствари намијењени летачима борбене авијације, знано само њима – војно поверљиво.

- Посједујем општа знања војне авијације коришћене у Другом светском рату и неочекивано сам схватио, на основу нађених плочица, утиснутих слова и бројки, пронађених у пилотској кабини, да сам постао сведок откривања обореног убојитог ловца савезничке авијације који је крајем рата трагао за њемачким склоништима у



На слици је верзија потонулог Спитфајера

Боки. Наравно, то су претпоставили и југословенски стручњаци и о томе упознали званичне органе држава, тадашњих савезника. Војни стручњаци су радили свој посао и одмах потом, јавили су се Енглези. Они су успјешно дешифровали ознаке са авиона и потврдили да се ради о јуришнику из флоте енглеских „Спитфајтера“ који су током Другог свјетског рата разарали базе фелдмаршала Ромела у сјеверној Африци и доминирали над Средоземљем.

МЕТОДОМ АНАЛОГИЈЕ И ПОДУДАРНОСТИ ДОКАЗАТИ ИСТИНУ...

Са страна нашег поглавља о пребјезима авиона војне југословенске авијације, истражили смо и утврдили занимљив прилог да је 3. маја 1949. године, са летне путање од Београда према аеродромској бази у Задру, нестао „Спитфајер IX“, којим је управљао командант ескадриле Александар Церић.

Команда југословенског Ратног ваздухопловства је узалудно трагла за командантом и авионом којим је летио. Постојала су нагађања о томе да је „изгубљени“ командант касније виђен у флоти авијације једне стране државе, али она нијесу никада јасно потврђена. Или о томе наша јавност нема сазнања.

Међутим, на основу једног обиљежја радарске контроле у Панчеву одакле је ловац полетио трећег маја 1949. године, остао је убележен траг путање тог авиона до изнад црногорског Приморја. Тада се губи свака даља идентификација и у протоколу летјења уписује - „нестао са радара“.

Сфера подударности чињеница је на домаку. Уносимо хипотезе да би ловац „Спитфајер Mk-IX“ којим је летио командант ескадриле Александар Церић, могло због квара или помањкања горива да принудно слети у море, и да управо буде онај који још увијек лежи на дну Боке...

ВАЗДУХОПЛОВНЕ ПРИЧЕ

ПОНОСНИ ВЛАТКО ГРБАЦ

Влатко Грбац је поносан на сина Теда који је поријеклом из Боке, иначе рођен у Француској и тамо завршио школе ваздухопловства и постао пилот ваздушне пловидбе. Тед је ангажован у авиокомпанији Ер-Катар и лети на боингу 777. Отац је веома поносан на сина који је традиционално свом поријеклу, заволио летјење.

На другој слици, десно, Влатко Грбац је усликан са Милићевићем, бившим капетаном ЈАТ-а. Познато је да је Милићевић, шездесетих година био јуниорски и сениорски првак Југославије и свијета у падобранству. Иначе, Милићевић је био становник Тивта и посједовао стан у згради „Ламела” са погледом на тиватску магистралу и Туркову пољану.



НОВАК ЂОКОВИЋ У БОКИ

Новак Ђоковић, поријеклом из Јасеновог поља крај Никшића, свјетски број 1 у тенису, присутан је и у Боки. Током ових година, чест је гост у Тивту као и његова породица, родитељи Срђан и Дијана и браћа Ђорђе и Марко. Својом јахтом „Диана“ упловио је у тиватски залив, укотвио је у марици луксузног наутичког насеља Порто Монтегенро.



Ђоковић је својим луксузним пословном авионом „Лир џетом“ пролетио над Бокм и како и доликује слетио на тиватски аеродром. Пун хвале за гостопримство Тивћана и обећања да ће често бити – свој на своме.

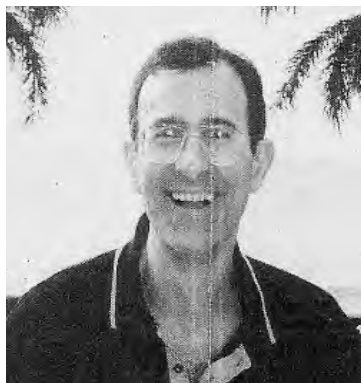
„ЛЕТЕЋЕ ЗВЕЗДЕ“ НАД БОКОМ

У Архиву војног ваздухопловства нашли смо драгоцене „фотке“ на којима је на слици лијево, приказан лет једног „Г-4“ у извођењу специфичног манерва “превртање авиона” изнад которских висова. На слици десно, приказан је групни лет „Летећих звезда“ изнад бокоторског залива. Сличне бравуре изводила је акро група храбрих војних пилота ЈНА најчешће на аеро митинзима у Батајници, Мостару, Голубовцима, и ево, коначно смо се увјерили и у Боки которској.

ВЕЉКОВ „СВЕМИРСКИ ЛИФТ“ НИЈЕ ФАНТАСТИКА

Вељко Милутиновић је рођени Београђанин, међутим, са правом се може рећи да је и Тивћанин са Понте Сељанова. Редовни је професор на Електротехничком Факултету у Београду и предавао је на неколико универзитета у Америци и Јапану. Сматрају га водећим научником за рад рачунарске технике у свијету. Милутиновић говори течно девет страних језика, објавио је стотинак радова у ИЕЕЕ часописима. Написао је шест књига које су бест-селери, којима је он једини аутор, а предговоре су писали седам нобеловаца из те области.

Југословенској јавности је већ познато да је професор Милутиновић, са колегом др Хиримони Фуџијем, професором са токијског Института технологије, направио пројекат свемирског лифта који ће повезати Земљу са космосом. Лифтом дужине 100.000 километара би се допремао материјал за изградњу орбиталне станице.



Проф. др. Вељко Милутиновић

Свемирски лифт се састоји из „куке и кабла“. Посао ће обављати „кука“ базирана на сунчевој енергији. За њу се привезује нераскидив „кабл“ који се састоји од атома угљеника Ц 60. Ријеч је о материјалу чији је проналазач прије пар година награђен Нобеловом наградом. Начин повезивања „куке и кабла“ обавља ракета на принципу ласа а посао лифта обављају роботи. Платформа на којем ће „кабл“ бити „прикачен“ налази се на дну Пацифика.

Наш суграђанин са Понте Сељанова, професор Милутиновић тврди да је ријеч о револуционарној идеји коју је осмислио прије један ипо вијек руски научник Циолковски. Она је тек сада ријешена јер је много јефтинија од ракете која би допремала материјал за рад у земљиној орбити.

ШАХОВСКИ МЕЧ У ПРИСТАНИШНОЈ ЗГРАДИ АЕРОДРОМА

У пристанишној згради аеродрома Тиват 1994. године одигран је шаховски меч под називом „Турнир мира“. Директор аеродрома Никола Мештровић и тиватски новинар Драган Попадић играли су против познатог шаховског новинара Димитрија Бјелице и секунданта свјетског првака Анатолија Карпова из САД. Судија меча био је тиватски шахиста Јосип Станичић, радник аеродрома. Први потез симболично је повукао сам Карпов, а меч је изазвао велико интересовање путника. Партије су се играле у импровизованом ограђеном простору у средини пристанишне зграде.

Тивћани су добили меч са 4,5:3,5, што је публика поздравила великим аплаузом. Попадић је освојио 2,5 поена, а Мештровић 2. Био је договорен и реванш меч у САД, али до њега никад није дошло.



IN MEMORIAM

ОДЛАЗАК БОКЕЉСКОГ ВАЗДУХОПЛОВЦА

У Тивту је преминуо Предраг Челановић, некадашњи директор тиватског аеродрома. Челановић је рођен у Кавчу 1947.године. Основну школу је завршио у близини родне куће а потом је био веома успјешан ђак которске гимназије.

У раном детињству је маштао да постане ваздухопловац. Са пространог зеленила свог воћњака у подножју Врмца посматрао је полијетање и слијетање првих југословенских авиона на ледини будућег тиватског аеродрома. Одлучио се да упише саобраћајни факултет, летачки смјер у Београду и успјешно је дипломирао међу првима у Црној Гори за ваздухопловног инжењера.



Дипл инг. Предраг Пеђа Челановић

На инсистирање професора са Саобраћајног факултета, Челановић је препоручен да буде примљен у „Југословенски аеротранспорт“. Одмах бива укључен да ријешу текуће проблеме на приштинском аеродрому који је припадао ЈАТ-у. Челановићу је успело да санира тешкоће у Приштини а затим је распоређен на послове земаљске оперативе на тиватском аеродрому.

Септембра 1971. године у Тивту је отворен нови међународни аеродром чији је директор био доброћудни хуманиста Владо Матијевић. Он је био свједок успјешног пословног залета тиватског аеродрома. Био је заслужан за прве значајне резултате знатно увећаног авио превоза и превезених путника.

Инжењер Ваздухопловства Предраг Челановић је као прави домаћин увео успјешно пословање тиватског аеродрома у систем ЈАТ-а.

Директор Челановић се одмах zaloжио за праведнију расподелу дохотка и даља улагања у инфраструктуру по новим европским стандардима. Челановић је заслужан, да је средином осамдесетих година у вријеме највећег ЈАТ-овог успона, успио да се издвоје материјална средства за набавку навигационе опреме, нове свјетлосне

организације и ВАСИС система у зони аеродрома и на полетно слетној стази.

Генерални директори ЈАТ-а генерал Драгослав Радисављевић, Владимир Ковачевић, Милан Радојчић, Миљенко Зрелец, Жика Петровић и технички експерт Добривоје Мандић, са великим похвалама су пратили рад и залагање Челановића. Због бројних доприноса он је био јавно хваљен од свих руководних компанијских структура.

Савезни ваздухопловни инспектори Душко Мургашки, Радослав Реметић, Васко Меденица, Слађан Иковић, Миодраг–Мићо Трајковић, архитекта Милош Лукић и син му Ђорђе Лукић су у Челановића гајили оданог сарадника у спровођењу Закона о ваздушном саобраћају и одредбама међународних конвенција о безбједности цивилног ваздухопловства на тиватском аеродрому.

Као дипломирани инжењер ваздухопловства Челановић је најбоље познавао техничко технолошка рјешења аеродромског пристаништа, технички и навигациони систем уређаја, стерилну зону и прописане захтјеве њене опремљености и контроле, уско повезано са процјенама и плановима безбједности аеродрома, авиона и процедуре летења.

Челановић је увијек био спреман да добре методе дугогодишњег искуства пренесе младим сарадницима, али је у последње вријеме, његово богатство теоријског знања и праксе, због партикуларизма и недостојног престижа, све мање тражено и коришћено.

Централно Челановићево учење ваздухопловства било је превентива дјеловања на отклањању свих врста угрожавања, најчешће испољено међу запосленима на аеродрому и авиокомпанијама кроз свакодневну бригу да се сузбију самовоље појединаца и група уз спрјечавање вршења прикривених саботажа. Он о томе није јавно полемисао али је за собом оставио бројне аргументоване записе.

Челановић је увек био спреман да саговорнике увјери у разумно понашање ма гдје се то дешавало, посебно због корупцијских и олигархијских интереса.

Смрћу инжењера Предрага Пеђе Челановића, југословенско ваздухопловство је остало без предводника струке која захтијева поштовање живота потенцијално угрожених невиних путника и чланова посаде. У томе су га подржавали инжењери ЈАТ-а и пословни органи 18 југословенских аеродрома од Пуле до Охрида.

Предраг Челановић је осамдесетих година испомагао отварање аеро клуба „Бока“ у овом бастиону авијације и младим активистима помогао у настављању традиције ваздухопловства.

Пеђа Челановић је цио свој живот посветио другима у окружењу, прије свега струци и етици, а себи није успио помоћи, био је у немилости и рано отишао у бесмртност.

РИЈЕЧ О АУТОРУ

Вукосав Вуле Балевих рођен је у Метохији. У Ријеци је студирао логику, педагогију и психологију, у Београду наставио специјалну педагогију и социјалну психијатрију. Изучио је друштвена неприлагођена понашања.

Ауторева преокупација је трагање за истином и то га је усмјерило дауспјешно заврши магистарске студије криминалистике на Скопском Универзитету код професора Водинелића. Након тога се уз помоћ професора методологије у Загребу и Београду оспособио за научно истраживање безбједносних појава.

Као резултат праћења угрожавања безбједности летјења: регистроване пријетње и отмице, учестали инциденти, удеси, несреће и катастрофе југословенских авиона, утицали су да се Балевих одлучи да дугогодишње стечено знање из криминолошких дисциплина и животно искуство у ваздухопловству, преточи у нова научна знања „ваздухопловне криминалистике“ да пријави и одбрани високо научно признање из те области.

Балевих је објавио неколико радова које као заједнички именитељ садрже атакe уперене на имовину оних који је мукотрпно стварају.

У осмој књизи припремљеној за штампу аутор је систематизовао дешавања у југословенској цивилној и војној авијацији под називом „Отмице и удеси југословенских авиона“.

Изучена су сва прегнућа и трагична дешавања југословенских авиона у Југославији и иностранству, обухватајући деветнаест југословенских аеродрома и седам компанија, од почетка до краја двадесетог вијека. Садржај грађе ће због обимности од 1.200 страна и око 1.000 фотоса бити штампана у двије књиге. Двије деценије истраживања аутора на овој тему представљају његово животно дјело.



ЛИТЕРАТУРА

- Монографија: 12 ВЈЕКОВА БОКЕЉСКЕ МОРНАРИЦЕ, Монос, Београд, 1972.
- Монографија, Прес експрес, Х. Нови, 1998.
- Монографија, Графички завод Хрватске, Загреб, 1970.
- Монографија, издање: Књижевне новине, Београд. 1983.
- Монографија: МОРНАРИЧКО РЕМОНТНИ ЗАВОД, „САВА КОВАЧЕВИЋ“, Тиват. 1989.
- Монографија ЗАЧЕТНИЦИ АВИЈАЦИЈЕ, издање Вук Караџић и Службени лист СФРЈ, Београд, 1988.
- Анто Станичић : „КАЗИВАЊЕ О СЛОЗИ И ЗАЈЕДНИЧКОМ ЖИВЉЕЊУ“, „Тв-новости“, 16.3.1985.
- Мато Крстовић: „КАДА ТУРИСТИ СЛЕТЕ НА ЛЕДИНУ“, Побједа, 8.август, 1971.
- Дино Тузовић, „Људи и авиони“, аеро клуб Никшић, 2008.
- „Срби у Америци 1815 – 2010“. од М. И Д. Лопушине, Прометеј, Нови Сад, 2010.
- др Шпиро Вуковић и мр Глиго Одаловић, „Кумбор, између историје и сјећања“, Кумбор, 2014.
- П. Попивода, Мемоари, „Вијести“, Подгорица, 2011.
- Људмила Јовановић - „Жене летачи Југославије“

САДРЖАЈ

Ријеч рецензента.....	3
Умјесто увода	4
Бокељски пилоти	6
Официрска част Владете Петровића	7
Јован Кикановић, бокељски „Рањени орао“	13
Пилот Јован Зеновић из Паштровића	19
Трагика и понос пилотског аса Антуна Ђурановића	24
Бокељски хидроавијатичар Озрен Ђукић	33
Заклетва Шима - Миме Крстовића	36
Тужна мелодија младог пилота Станка Биговића	41
Столив је имао свог пилота	46
Беспријекорни авијатичар Звонко Николић	47
Авијатичар и публициста Васко Костић	49
Хуманитарна „Газела“ Марка Зорније	52
Грбљани се поносе пилотом Миливојем Радановићем.....	54
„Супер галебови“ команданта Драгана Бринића.....	57
Храбри ваздухопловац Ђиро Гарбин	59
Успјешни пилот Зоран Радовић	62
Портрет пилота Предрага Митровића	65
Антон Марковић - „Авијација је мој недовршен сан“	68
Безбједни лет Едија Гверовића	70
Инжењер ваздухопловства пожелио да пилотира	72
Млади Бокељи - пилоти „Montenegro Airlinesa“	74
Павлово дружење са небом.....	74
У једанаестој години сам одлучио да учим за пилота.....	78
Владан Хустић: Летјење је најљепша професија	82
Пилот Иван Пантовић - дипломац “Харварда на небу”	85
Одисеја „бокељских“ канадера	87
Од пастира и рибара до индустријских радника.....	81
Балони над Боком.....	93
Аустроугарски хидроавиони у Боки	96
„Тршћански орао“ из Херцег Новог.....	104
Хидроавијација Краљевине Југославије у Боки	113
Истина о Мирославу Штумбергеру.....	121
Хидроавиони у Боки након Великог рата.....	124

Изградња југословенских аеродрома.....	126
Три отмице авиона са тиватског аеродрома	129
Беспосличар принудио скретање авиона	130
Наоружањем блокирали пилота	133
Отео авион пријетећи муштиком	135
Тиватски бастион ваздухопловства	139
Прве идеје о тиватском аеродрому.....	140
Допринос Божицара Дара Петковића.....	142
Свједоче ветерани.....	145
Оснива се Ваздухопловни савез Црне Горе.....	146
Формира се Народна техника у Котору и Тивту	147
Отварање првог тиватског летишта.....	148
Влатко Грбац је истрајан и храбар падохранец	150
Техничке бравуре Гавра Вучуревића.....	152
Први послјератни Аеро клуб у Тивту	155
Здање Ивовића на поклон спортистима.....	159
Прва смотре Савезног такмичења у падохранству	162
Јадрански падохрански куп у Тивту	164
Падохранство из Вршца пресељено у Тиват.....	165
Други падохрански куп у Тивту	167
Аеро митинзи – позив за настављање ваздухопловне активности ...	169
Тиватски аеродром побољшаних капацитета	170
Антун Ђурановић први управитељ тиватског летишта.....	172
Прве службе на тиватском аеродрому	173
Лимунаде Зорке Милошевић	179
Предузеће за аеродромске услуге	180
Аеродром Тиват пред распадом.....	182
Директор Матијевић прати изградњу аеродрома	184
Свечано отварање нове ваздушне луке	190
Београђанин на чело аеродрома	194
Аеродром је оштећен у земљотресу	197
Нова достигнућа тиватског аеродрома	198
Мајсторије кетеринга Ива Пенковића	201
Кетеринг оброци Слађана Кијца	202
Челановић је наставио солидно пословање.....	204
Људска величина Валентина Грбца	206
Влатко Матковић на кратко директор аеродрома.....	211
Никола Мештровић, експерт за економију.....	211
Изостала признања вриједних стручњака	213
Маријини принципи	219
Тиха логика Мата Уцовића	220

Признање савезном ваздухопловном инспектору Реметићу.....	221
О случају једног тиватског инжењера	223
Друга етапа развоја тиватског ваздухопловства	224
Оснивање Аеро клуба „Бока“	225
Једанаести падобрански куп у Тивту	226
Тиват постао регионални центар ваздухопловства.....	228
Мило Раичевић – ванредно вриједан директор	231
Међународни аеромитинг на аеродрому Тиват.....	232
Тивћани у редовима 63. падобранске бригаде.....	233
Влада Црне Горе преузела аеродроме	233
Директори тиватског аеродрома у новом миленијуму.....	235
Аеродромска Контрола летјења	236
Макете Мирка Радовића су благо	242
Предсједник Тито у посјети Тивту	246
Радуновићеве едукације о заштити аеродрома	247
Вулановићев допринос тиватском ваздухопловству	249
Радник Арсенала Стаљинов генерал авијације.....	250
Бокељ Стеван Мандарић амерички адмирал	254
Руски космонаути боравили на Светом Стефану.....	256
Споменик Јурију Гагарину у Радовићима	262
Страдали војни пилоти на Луштици у Боки	263
Туга јесени-радост прољећу	266
Ронилац Мирко Спремо пронашао потонули „Спитфајер“	268
Поносни Влатко Грбац.....	270
Новак Ђоковић у Боки.....	270
„Летеће звезде“ над Боком.....	271
Вељков лифт за свемир није фантастика	271
Шаховски меч у пристанишној згради аеродрома.....	272
Одлазак бокељског ваздухопловца.....	273
Ријеч о аутору.....	275
Литература	276

CIP - Каталогизација у публикацији
Национална библиотека Црне Горе, Цетиње

ISBN 978-9940-703-03-5
COBISS.CG-ID 31775760

„Појава ове књиге представља допринос архиви о савременим дешавањима у региону Боке Которске и историографији црногорског ваздухопловства.

Чињенице које су у овој књизи изнијете су веома занимљиве и утолико значајне да се неке први пут јављују у нашој јавности. Ријеч је о уложеном раду марљивог приповједача на освјетљавању заборављених страница наше историјске баштине.“

Др Богдан Секулић



ISBN 978-9940-703-03-5



9 789940 703035