

Др ИЛИЈА П. КУКОБАТ, научни сарадник
Е-адреса: ilija.kukobat@isi.ac.rs
<https://orcid.org/0000-0002-3855-2551>

Др НЕМАЊА В. МИТРОВИЋ, научни сарадник
Е-адреса: nemanja.mitrovic@isi.ac.rs
<https://orcid.org/0000-0002-7322-0691>

Институт за савремену историју
Трг Николе Пашића 11
Београд, Србија

НАД ДУНАВОМ И КАРПАТИМА: ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ ИЗМЕЂУ ЈУГОСЛАВИЈЕ И РУМУНИЈЕ У XX ВЕКУ*

САЖЕТАК: На основу архивске грађе, објављених извора и литературе, овај рад настоји да прикаже одвијање ваздушног саобраћаја између две суседне земље, Југославије и Румуније, од његовог успостављања до краја XX века. Поред делатности авио-превозника, представљене су и активности државних органа везане за склапање и спровођење споразума о ваздушном саобраћају, али и друге специфичности које су пратиле ову сферу. Посебан фокус биће усмерен на политичке, економске, технолошке и друге утицаје који су обликовали еволутивни пут ваздушног саобраћаја на релацији Београд–Букурешт.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Југославија; Румунија; ваздушни саобраћај; ЈАТ; ТАРОМ

ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ ИЗМЕЂУ ЈУГОСЛАВИЈЕ И РУМУНИЈЕ ИЗМЕЂУ СВЕТСКИХ РАТОВА

Ваздушни саобраћај представља најмлађу грану саобраћаја, али је од свих имао најбржи развој. У Европи се појавио непосредно после Првог светског рата захваљујући великом броју војних авиона повучених из употребе и многобројним демобилисаним војним ваздухопловцима. Из њихових редо-

* Аутори користе прилику да изразе своју велику захвалност Немањи Глишићу, кустосу Музеја ваздухопловства у Београду, на помоћи у прибављању грађе.

ва су потекли и иницијатори ваздушног саобраћаја у југословенској држави¹, мада је прво домаће предузеће те врсте, Друштво за ваздушни саобраћај а. д. *Aeroyuи* основано тек 1927. У суседној Румунији, коју су са југословенском државом везивали блиски савезнички и династички односи, од 1920. је функционисало Француско-румунско друштво за ваздушну пловидбу (*Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne*, познатије у Србији под транскрибованим француским називом *Франко-Румен*). До 1922. већ је успело да успостави линију Париз–Истанбул преко Стразбура, Прага, Беча, Будимпеште, Арада и Букурешта. Године 1923, *Франко-Румен* је уместо Арада као дестинацију увео Београд, склопивши уговор са југословенском владом. Предузећу је одобрен саобраћај од Београда ка Букурешту и Будимпешти и годишња субвенција у износу од највише 2.000.000 динара уз обавезу да запошљава југословенске грађане и да подвргне свој рад надзору југословенских органа. Како држава није на време подигла аеродром способан за ваздушни саобраћај код Београда, друштво *Франко-Румен* је код Панчева уредило привремени аеродром, отворен 15. марта 1923. Први комерцијални лет обављен је 25. истог месеца. После пробних ноћних летова са путницима између Париза и Стразбура почетком септембра, авион *Франко-Румена* је 19. септембра 1923. извршио први ноћни комерцијални лет од Београда до Букурешта, да би неколико дана касније, 23. септембра, увео и редовне ноћне летове на тој релацији. Тако је линија Београд–Букурешт постала прва у историји ваздухопловства на којој су по реду летења вршени ноћни летови, а путовање од Париза до Букурешта је могло да се обави за мање од 24 сата и постало је конкуренција железници. Авиони су били опремљени бежичним телеграфом за одржавање везе, на аеродромима су постављени јаки рефлектори, а дуж трасе – 22 ацетиленска фара. Саобраћај на овој линији обављао се од 1927. преко сталног аеродрома код Земуна.²

Треба нагласити да је једино предузеће које је саобраћало између Југославије и Румуније све до 1937. остало најпре Међународно друштво за ваздушну пловидбу (ЦИДНА, *Compagnie internationale de navigation aérienne*, нови назив *Франко-Румена* од 1925), а затим и *Ер Франс* (*Air France*, француска национална авио-компанија формирана 1933). Ово предузеће је уживало субвенције као и његови претходници, с тим да су смањене на милион динара годишње због чињенице да је основано и домаће предузеће које је такође уживало државну помоћ. Одбијање југословенских власти да *Ер Франсу* и даље додељују повлашћен положај у односу на друге стране авио-превознике довело је до укидања линије за Београд и Букурешт 31. марта 1939. Саобраћај са Букурештом је обновљен 12. јуна 1939, али преко Арада.³

¹ Иако је назив Краљевина Југославија постао званичан тек 1929, термин „југословенски” је овде коришћен и за претходни период из техничких разлога.

² Maryla Boutineau, *Aux origines d’Air France: La CFRNA – CIDNA. Première compagnie aérienne européenne 1920–1933*, Saint-Martin des Entrées 2020, 89, 92–100, 171; Драгана Ружић, *Аеродром у Панчеву. Лейови компаније Франко-Румен 1923–1927*, Панчево 2023; Čedomir Krunić, *Civilno vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije: knjiga I*, Београд 2010. (у даљем тексту: *CVKJI*), 275–296; Bojan B. Dimitrijević, Ilija Kukobat, *Aeropot: Društvo za vazdušni saobraćaj 1927–1948*, Београд 2023, 20–23. Мора се напоменути да су аеродроми код Панчева (1923–1927) и Земуна (1927–1962) увек носили званичан назив Аеродром „Београд”.

³ Č. Krunić, *CVKJI*, 296–339; B. Dimitrijević, I. Kukobat, *Aeropot*, 187–192.

Прва иницијатива за повезивање Београда и Букурешта од стране националних компанија изнета је крајем 1927. Посланик у румунској скупштини и пропагатор ваздухопловства Стефан Татареску је предложио формирање „Ваздухопловне Мале Антанте” повезивањем Београда, Букурешта, Прага и Варшаве директним авионским линијама, за шта је сматрао да постоје и политичка, и економска основа. *Аеројуџи* је ову иницијативу окарактерисао као корисну, али је имао и примедбе. Како је ЦИДНА већ летела на линијама између ових градова уз субвенције, добила би се два конкурентна друштва „која у суштини имају више политички но економски циљ”. Даље, управа *Аеројуџија* је инсистирала на строгом реципроцитету у сарадњи између националних друштава. Ови ставови су наишли на подршку Одсека за цивилно ваздухопловство Команде ваздухопловства, одакле је наглашено да је ЦИДНА од Краљевине СХС за 1928. добила субвенције за линије од Београда ка Букурешту, Софији и Будимпешти, док је на свим другим линијама допуштена конкуренција. Међутим, наглашено је и да ће рад Друштва зависити од успеха линије Београд–Загреб, чије је отварање било предвиђено за 1928. годину. *Аеројуџи* је те године заиста летео само на тој релацији, тако да је отварање линије ка Букурешту одложено.⁴

Кораци ка успостављању ваздушног саобраћаја између Београда и Букурешта од стране националних авио-компанија учињени су тек 1930-их година. О потреби да се интензивира ваздушни саобраћај међу балканским земљама, као и о неопходним олакшицама (ограничавање забрањених зона, повећавање броја тачака за прелетање граница, потписивање међудржавних споразума и др.) било је речи на Трећој и Четвртој балканској конференцији 1932. и 1933. Управо су војно-политички савези попут Мале антанте и Балканског савеза, настали из геополитичких тензија и ревиозионистичких тежњи поражених држава у Великом рату били додатни мотив да се билатерални односи између Југославије и Румуније додатно ојачају кроз политичко, економско, културно, али и саобраћајно приближавање њихових чланица. Што се Југославије и Румуније тиче, речни саобраћај је заузимао примарно место, а следио га је железнички, док је друмски био у повоју.⁵

Конвенција о ваздушном саобраћају између Југославије и Румуније потписана је 30. септембра 1934. и њом је дато право авио-превозницима из обе државе да успоставе саобраћај између Београда и Букурешта. Са југословенске стране услови за отварање линије Београд–Букурешт стекли су се тек у другој половини 1930-их година, када је *Аеројуџи* проширио флоту и повећао број пилота у служби. До тада је обим међународног саобраћаја био ограничен скромним капацитетима и недовољном помоћи државе на линије

⁴ Архив Југославије (АЈ), фонд Посланство Краљевине Југославије у Румунији (395), фасцикла 18, архивска јединица 191 (АЈ, 395-18-191), допис Посланства Краљевине СХС у Букурешту Министарству иностраних дела, 2. 12. 1927; Исто, допис Команде ваздухопловства Министарству иностраних дела, 12. 12. 1927.

⁵ О Малој антанти и Балканском пакту и Дунаву више у: Milan Vanku, *Mala Antanta: 1920–1938*, Titovo Užice 1969; Zdenjak Sladek, *Мала Антантата 1919–1938: њене привредне, политичке и војне комјоненте*, Београд 2019; Živko Avramovski, *Balkanska antanta*, Beograd 1986; Милан Гулић, *Краљевина Југославија и Дунав: дунавска политика југословенске краљевине: 1918–1944*, Београд 2014.

ка Солуну и Бечу. У Земуну је 18. и 19. септембра 1937. одржан састанак представника Југославије, Румуније и Италије, на ком је договорено да ће бити успостављене линије Рим–Београд–Букурешт са могућим продужењем до Констанце, и Букурешт–Београд–Загреб–Трст–Венеција са могућим продужењем до Милана. Четвртог октобра је на београдском аеродрому приређен свечани дочек авиона италијанског предузећа *Ала Лиџорија* и румунског ЛАРЕС. *Аеројуџ* није стигао да се током те године укључи у саобраћај. У летачкој сезони 1938, ЛАРЕС и АЛИ (још једно италијанско предузеће) су отворили линију Букурешт–Београд–Загреб–Венеција–Милано 2. маја и одржавали је наизменично, док је од 1. до 30. септембра *Аеројуџ* једини летео на тој линији, користећи америчке авионе Локид Електра са десет путничких места. Између ове три компаније је уведена „пулска“ сарадња, што је подразумевало поделу рада и зараде. *Ала Лиџорија* је и наредне две године самостално одржавала саобраћај између Рима, Београда и Букурешта. Током 1939, АЛИ, ЛАРЕС и *Аеројуџ* су своју линију отворили 17. априла са планом да лете наизменично и да свако предузеће изврши по сто летова до 7. октобра, с тим да је АЛИ наставио да лети самостално до 14. новембра. Авиони *Аеројуџа* су на овој линији превезли 1.290 путника, 18.562 кг пртљага, 1.228 кг поште и 2.647 кг робе. У 1940. години је примењиван систем из 1938, тако да су АЛИ и ЛАРЕС саобраћали од 1. маја до 24. септембра, а затим самостално *Аеројуџ* до 22. октобра, с тим да је АЛИ опет наставила са радом до 12. новембра. Резултат рада *Аеројуџа* огледао се у 682 превезена путника, 9.697 кг пртљага, 481 кг робе, 4.341 кг новина и 2.051 кг поште. Завршетак летачке сезоне 1940. и мобилизација летелица и људства *Аеројуџа* у марту 1941. означили су прекид ваздушног саобраћаја између Југославије и Румуније који је трајао све до завршетка Другог светског рата.⁶

КРАТКОТРАЈНА ОБНОВА САОБРАЋАЈА ПОСЛЕ ДРУГОГ СВЕТСКОГ РАТА И ПРЕКИД 1948.

По завршетку рата, ваздушни саобраћај се наметнуо као најбржа и нај-ефикаснија веза између Југославије и иностранства услед тешких оштећења друге инфраструктуре. Румунска амбасада се у септембру 1946. обратила Министарству иностраних послова ФНРЈ, наводећи да румунско Министарство саобраћаја и грађевина жели да покрене преговоре око успостављања ваздушног саобраћаја између две земље. Наглашено је да не желе „пулски“ систем, већ да траже да се потпише међудржавна конвенција, а затим и споразум међу авио-превозницима. Министарство је о овоме обавестило Главну управу ваздушног саобраћаја (ГУВС), орган Команде ваздухопловства

⁶ АЈ, фонд Министарство трговине и индустрије (65), фасцикла 1230, архивска јединица 2214 (АЈ, 65-1230-2214), извештаји о раду Друштва за ваздушни саобраћај *Аеројуџ* за 1938, 1939. и 1940. годину; Živko Avramovski, *Balkanska antanta (1934–1940)*, Beograd 1956, 57, 104–105; Ć. Krunić, *ČVKJ I*, 157–161, 172–174, 183–184, 189–191, 374–377; B. Dimitrijević, I. Kukobat, *Aeropot*, 271–275, 292, 301–303, 307–308, 328–330. *Аеројуџ* је саобраћај вршио само током летачких сезона које су трајале од пролећа до јесени, а на датуме отварања и затварања су највише утицали метеоролошки услови.

Југословенске армије (ЈА) задужен за успостављање ваздушног саобраћаја унутар Југославије и са иностранством током 1946. године. Наведено је да се потписивање конвенције сматрало непотребним пошто су за обе стране важиле одредбе Међународне конвенције о ваздушној пловидби (Париске конвенције) из 1919. и да би било довољно да се потпише споразум о отварању линије између ГУВС и Румунско-совјетског друштва за цивилно ваздухопловство (ТАРС). Команда ваздухопловства и Генералштаб ЈА су се сложили са овим предлогом. Ипак, ГУВС је тек у новембру 1946. обавестила Министарство иностраних послова да је вољна да ступи у преговоре, али са „вишим ваздухопловним властима Румуније”. Поред осталог, и румунски амбасадор у Београду Тудор Виану и маршал Јосип Броз Тито су 9. новембра те године разговарали о успостављању авионске линије између Београда и Букурешта.⁷

Супротно ставовима из 1946, показало се да је пре успостављања сарадње између авио-превозника и отварања линија ипак потребно и потписивање међудржавног споразума, што је била пракса и пре Другог светског рата. На убрзани развој билатералних и политичких веза две земље и два идеолошки блиска руководства утицало је и потписивање мировног споразума са Румунијом 10. фебруара 1947. Под окриљем Совјетског Савеза два суседа су брзо ширила сарадњу у свим сферама и компромисом решавала многа питања. Југословенско руководство је показивало велике симпатије према Румунији и трудило се да како саветодавно, тако и конкретним акцијама помогне њен развој, али и комунистичко учвршћивање на власти. Један од показатеља нивоа јесте и чињеница да се највише руководство двеју држава и партија састало чак три пута у тој години, а сваки сусрет давао је нови полет билатералној сарадњи.⁸ Неки од примера били су: склапање културне конвенције, споразума о режиму вода, споразума о неробном плаћању, оснивање Друштва југословенско-румунског пријатељства (АРЈУГ) и потписивање Уговора о пријатељству, сарадњи и узајамној помоћи. Иако је економска сарадња заостајала за политичким односима, Југославија је на крају 1947. године заузела четврто место у румунској спољнотрговинској размени.⁹ У таквим околностима дошло је и до успешног завршетка преговора о успостављању ваздушног саобраћаја.

⁷ АЈ, фонд Управа цивилног ваздухопловства (620), фасцикла 3 (620-3), пов. бр. 347, допис Министарства иностраних послова ФНРЈ ГУВС, 19. 9. 1946; исто, пов. бр. 507, допис Министарства иностраних послова ФНРЈ ГУВС, 31. 10. 1946. и допис ГУВС Министарству иностраних послова ФНРЈ, 8. 11. 1946; Дипломатски архив Министарства спољних послова Републике Србије (ДАМСП), фонд Политичка архива (ПА), година 1947, Румунија, фасцикла 102, пов. бр. 436654, телеграм Амбасаде ФНРЈ у Букурешту Министарству иностраних послова ФНРЈ, 27. 7. 1947; „Маршал Тито примио румунског амбасадора Т. Виануа и генералног секретара за исхрану И. Захаријуа”, *Борба* (13. 7. 1947), 3. ТАРС је било једно од румунско-совјетских предузећа основано непосредно после Другог светског рата. Више у: Nemanja Mitrović, *Decenija iskušenja: jugoslovensko-rumunski odnosi 1948–1958*, Beograd 2024, 58.

⁸ Румунска делегација предвођена Петруом Грозом посетила је Југославију 7–9. јуна, а југословенска је посету узвратила у периоду 17–19. децембра. Између две званичне посете дошло је и до тајног сусрета у околини Темишвара 24–26. октобра. Више у: Владимир Цветковић, „Од непријатеља до пријатеља и натраг. Трансформације југословенске политике према Румунији 1944–1948. године”, у: *Нови хоризонти спољне политике Југославије – Балкан, Европа, свет, зборник радова*, Београд 2023, 53–82.

⁹ АЈ, фонд ЦК СКЈ (507), IX, 107/1–10, Елаборат о Румунији, јун 1956, 35–38.

Споразум о ваздушном саобраћају између ФНРЈ и Краљевине Румуније потписан је у Београду 30. јуна 1947. Основни део је обухватао шеснаест чланова посвећених правима и обавезама цивилних ваздухоплова у саобраћају између две земље. Обе стране су дале право једна другој да слободно врше саобраћај на линијама наведеним у прилогу. Обавезале су се да ће омогућити слободну употребу ваздушних пристаништа и пратећих уређаја на својој територији, да ће се њихови ваздухоплови и посаде придржавати прописа друге стране о ваздушној пловидби и преласку државне границе, да ће ваздухоплове ослободити такси и царина, као и гориво, мазиво, резервне делове и намирнице укрчане у ваздухоплове неопходне за функционисање саобраћаја, да ће за своје ваздухоплове и посаде обезбедити потребне исправе (уверења о упису у регистар и пловидбености ваздухоплова, дозволе за посаду, путну књигу, одобрење за употребу радио-станице, списак путника, манифест терета) које ће се међусобно признавати, да ће вршити истрагу и призивати помоћ посади и путницима у случају удеса ваздухоплова друге стране на својој територији. Прилог споразуму садржао је четири одељка. Првим одељком је предузећу које одреди румунска влада дато право да саобраћа на линијама Букурешт–Београд и „једној другој међународној линији” чије ће отварање накнадно регулисати надлежне власти обе земље. Другим одељком је предузећу које одреди југословенска влада дато право да саобраћа на линијама Београд–Букурешт и Београд – Букурешт – једне тачке у Совјетском Савезу. Слетање у Букурешту на линији ка Совјетском Савезу могло је бити искључиво техничко, односно ради снабдевања горивом. Трећи одељак је предвиђао да ће се предузећа која ће саобраћати на поменутих линијама споразумети о условима саобраћања, а четврти да ће се споразумети о тарифама, односно ценама превоза. Другог септембра 1947. потписан је посебан уговор између Југословенско-совјетског акционарског друштва за цивилно ваздухопловство (ЈУСТА) и ТАРС-а о међусобном заступању.¹⁰

Почевши од 16. септембра 1947, саобраћај на линији Београд–Букурешт успоставила су два предузећа: уторком је саобраћала ЈУСТА а петком ТАРС. Ипак, ЈУСТА је веома брзо укинула ову линију. На три лета током септембра превезено је пет путника, на четири лета у октобру тридесет, на четири лета у новембру три и на једном лету у децембру само један путник, што је укупно чинило 39 путника на дванаест летова (у просеку три до четири по лету). Будући да су коришћени совјетски путнички авиони Лисунов Ли-2 са 21 путничким седиштем, овакав степен искоришћења капацитета био је далеко испод границе исплативог. ЈУСТА је стога најпре отказивала летове, а затим 14. јануара 1948. добила и одобрење од Главне управе цивилног ваздушног саобраћаја (ГУЦВС, наследница ГУВС-а) ФНРЈ да укине линију за Букурешт. ЈУСТА је од ГУЦВС 6. марта 1948. тражила да се субвенционише евентуална обнова саобраћаја на линијама за Букурешт и Будимпешту (такође укинута као неисплатива). Главна управа је ово одбила уз кратко образложење

¹⁰ „Решење о потврди Споразума о ваздушном саобраћају између Федеративне Народне Републике Југославије и Краљевине Румуније, 31. 7. 1947”, *Службени листи ФНРЈ*, бр. 47 (5. 6. 1948); Чedomир Крунић, „Југословенско-совјетско акционарско друштво за цивилно ваздухопловство ЈУСТА”, *Лей*, бр. 2 (2000), 135. ЈУСТА је била предузеће у мешовитом власништву налик на ТАРС. Постојала је од 1947. до 1949.

да су линије одобрене на тражење ЈУСТЕ. Иако је линија укинута, наведена је и у реду летења ГУЦВС за лето 1948.¹¹

Нажалост, досадашња истраживања нису показала када је тачно ТАРС укинуо своју линију за Београд, што је могао учинити из два разлога. Први је, као и код ЈУСТЕ, могла бити неисплативост, а други – погоршање односа између Југославије и Румуније после доношења Резолуције Информбироа. Ова линија свакако није поменута у реду летења ТАРС-а за лето 1949. Последњи поуздано забележени контакти између ФНРЈ и Румунске Народне Републике (РНР) по питањима цивилног ваздушног саобраћаја одржали су се током пролећа и лета 1948. године. Румунске власти тражиле су одобрење за отварање линије Букурешт–Милано са техничким слетањем у Загреб и тражиле да се због тога измени Анекс уз Споразум о ваздушном саобраћају из 1947. Југословенске власти су сматрале да то није потребно, будући да је овакав поступак био дозвољен првим одељком анекса, тј. одредбом о праву на „једну другу међународну линију” поред линије Букурешт–Београд, и да је довољна размена писاما између надлежних органа. Мада је ГУЦВС обавестила Министарство иностраних послова ФНРЈ да се слаже са отварањем такве линије и информација преко Амбасаде ФНРЈ у Букурешту предата Министарству иностраних послова РНР, са румунске стране није добијен никакав одговор.¹²

Иако није директно везан за ваздушни саобраћај између Југославије и Румуније, пажњу завређује један ванредни догађај из 1949. На дан 9. децембра те године, у Београд је слетео авион ТАРС-а који је летео на унутрашњој линији Сибију–Букурешт. Четири путника су убила милиционера на дужности чувара летелице и приморала посаду да промени курс ка Београду. После слетања, политички азил у Југославији је затражио још један путник, који није био повезан са отмичарима. Њих четворица су ухапшена и осуђена на затворске казне у Југославији, а одбијање да буду изручени изазвало је велико незадовољство румунских власти. Овај догађај показује да се бекство авионима није вршило само војним, него и цивилним летелицама.¹³

¹¹ АЈ, 620-10, пов. бр. 414, допис ЈУСТЕ ГУЦВС ФНРЈ, 6. 3. 1948. и одговор ГУЦВС, 12. 3. 1948; „Успостављен ваздушни саобраћај између Београда и Букурешта”, *Борба* (21. 9. 1947), 7; редови летења ГУЦВС за зиму 1947/1948. и лето 1948; Доступно на: <https://www.timetableimages.com/ttimages/complete/complete.htm#Europe>. Приступљено 29. 9. 2025; Ч. Крунић, *Нав. дело*. У литератури постоји податак да су пре ЈУСТЕ на линији Београд–Букурешт летели авиони Југословенског аеротранспорта, али га није било могуће потврдити у изворима: Чедомир Јанић и Јово Симишић, *Више од лејтења*, Београд 2007, 54.

¹² ДАМСП, ПА, год. 1948, Румунија, Ф-128, пов. бр. 425522, Списак нота које је Амбасада ФНРЈ у Букурешту упутила МИП РНР и на које до данас није примила одговор, без датума; ДАМСП, ПА, год. 1948, Румунија, Ф-131, пов. бр. 413012, допис Амбасаде ФНРЈ у Букурешту Конзуларном одељењу МИП ФНРЈ, 24. 4. 1948; исто, без броја (веза бр. 56343), допис Одељења за међународне организације МИП ФНРЈ Конзуларном одељењу МИП ФНРЈ, 2. 3. 1948; исто, пов. бр. 413060, допис ГУЦВС ФНРЈ Четвртм одељењу МИП ФНРЈ; исто, пов. бр. 413704, допис МИП ФНРЈ Амбасади ФНРЈ у Букурешту, 24. 5. 1948; ред летења ТАРС-а, лето 1949. доступно на: <https://www.timetableimages.com/ttimages/complete/complete.htm#Europe>. Приступљено: 29. 9. 2025.

¹³ Више у: Њија Кукобат, “Terrorism and Yugoslav Air Transport 1948–1990”, *Istorija 20. veka*, Vol. XLII, 2 (2024), 421–422 [<https://doi.org/10.29362/ist20veka.2024.2.kuk.415-432>]; Немања Митровић, Илија Кукобат, „Бекство ваздухом: пребези румунских ваздухопловаца у

Током периода сукоба, обични грађани у Румунији, као и дипломатски представници међу којима и југословенски, имали су великих потешкоћа у снабдевању животним намирницама и робом широке потрошње. Дипломатски представници су због тога прибегавали набавци потрепштина из иностранства. У те сврхе је често коришћен и авио-превоз, нарочито за хитне пошиљке. Међутим, репресија на југословенске представнике се и у овој сфери примећивала. Румунска власт је на сваки начин покушавала да отежа снабдевање. Компликовала је пријем пошиљки увођењем додатних корака и царинских књижица које су прописивале укупну новчану вредност производа које су службеници могли да приме из иностранства током године. Авионске пошиљке су биле подвргаване бројним контролама и прописима, а са достављањем информације о приспећу се одуговлачило чак и по месец дана. Пример дискриминације у односу на правилник коришћен према авионским пошиљкама упућеним осталим дипломатским представништвима у Букурешту види се и из чињенице да је аеродромска царина одбијала да директно испоручи пакете југословенским представницима већ их је слала у главну царину, што је додатно продужавало период од слања до преузимања пошиљки.¹⁴ Овај пример показује да су се дискриминаторске и репресивне мере које је Румунија спроводила током периода Информбироа биле широко распрострањене и примећивале готово у свим сферама и ситуацијама.

ОБНОВА САОБРАЋАЈА ПОСЛЕ НОРМАЛИЗАЦИЈЕ ОДНОСА 1956–1966.

Нормализација односа између Југославије и источнблоковских земаља започета 1953. године повукла је са собом и питање обнове ваздушног саобраћаја међу њима. Ниједан споразум о ваздушном саобраћају који је Југославија потписала 1947. и 1948. године званично није отказан, па тако ни са Румунијом. Иако су их погазиле и дефакто прекинуле целокупни ваздушни саобраћај, заинтересоване источноевропске земље су хтеле да на основу њих успоставе саобраћај између својих главних градова и Београда.¹⁵ Тим поводом, Државни секретаријат за иностране послове (ДСИП) ФНРЈ тражио је 11. маја 1955. мишљење Управе цивилног ваздухопловства (УЦВ, наследница ГУЦВС) ФНРЈ око отварања линије између Букурешта и Београда. Одговор УЦВ од 19. маја био је да национални авио-превозник Југословенски аеротранспорт (ЈАТ) није био заинтересован за отварање те линије, али да би она била корисна из два разлога. Први је било довођење путника из Источне Европе на линије ЈАТ-а ка Западној Европи и Блиском истоку (Париз, Лондон, Франкфурт, Бејрут, Каиро) преко Београда, а други – повећање

Југославију 1949–1953”, *Токови историје*, год. XXXIII, бр. 1 (2025), 269–270 [<https://doi.org/10.31212/tokovi.2025.1.mit.263-290>]; Илија Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, Београд 2024, 223–224.

¹⁴ Nemanja Mitrović, *Jugoslovensko-rumunski odnosi 1954–1968*, doktorat, Filozofski fakultet, Univerzitet u Beogradu, 2023, 771.

¹⁵ *Balkanski ugovorni odnosi 1876–1996*, том III (1946–1996), priredio Momir Stojaković, Beograd 1999, 223–224.

прилива новца од накнада за аеродромске услуге. Стога је препоручено да се Румунима одобри отварање линије, а да ЈАТ задржи право да то учини „када то буде сматрао целисходним”. Наглашено је да споразум из 1947. није отказан и да са стручне стране може послужити за успостављање саобраћаја. Ако би се сматрало да је споразум из било ког разлога изгубио важност, линија Букурешт–Београд се могла отворити и на основу размене дипломатских нота. Ипак, превладавајући став југословенских власти био је да су стари споразуми изгубили важност тиме што нису примењивани више година. Сматрало се и да би остављање неких старих споразума на снази водило захтевима да се исто поступи и у другим случајевима, и то на штету југословенских интереса.¹⁶

Нормализација односа са Румунијом текла је споријим темпом него са Совјетским Савезом и осталим источноевропским земљама. Између осталог, заинтересованост нису показивали ни југословенски руководиоци јер су сматрали да је Румунија окупирана земља и да темпо југословенско-румунске нормализације односа зависи првенствено од Москве. Румунски врх је такође оклевао, сумњајући у трајност совјетске помирљиве политике према Југославији и страхујући од реперкусија које би признање да су вишегодишњи напади и спровођење антијугословенске кампање имали на популарност режима у народу. Ипак, до видљивијих помака дошло је током 1954. године. Тада су обновљени дипломатски односи, саобраћајне и поштанске везе, док је наредне године обновљена граница, потписани трговински, хидротехнички и други споразуми. Нормализација се додатно убрзала након Београдске декларације те се након тога приступило и питању обнове ваздушне линије.¹⁷

Преговори о новом споразуму о ваздушном саобраћају између Југославије и Румуније вођени су у Београду од 23. јануара до 1. фебруара 1956. Делегације су се сложиле да се као основа користи југословенски типски нацрт споразума уз одређене допуне из румунског пројекта. Главна тачка спорења био је румунски захтев да се у споразум укључи линија Букурешт–Београд–Тирана. Образложење је било да између Румуније и Албаније постоје јаке привредне, културне и друге везе, а румунски делегати су били спремни да се одрекну и комерцијалних права на сектору Београд–Тирана како би се одобрило увођење ове линије. Југословенски представници се с овим нису слагали. Сматрали су да је основна сврха споразума увођење саобраћаја само између Југославије и Румуније и навели да ниједној другој држави није споразумом дато право на саобраћај између Београда и Тиране. Сматрајући да би даље инсистирање на овом захтеву довело до негативног завршетка целокупних преговора, Румуни су убрзо одустали од захтева за линијом ка Тирани.¹⁸

¹⁶ Музеј ваздухопловства (МВ), грађа Савезне управе за цивилну ваздушну пловидбу (СУЦВП), кутија 302 (Румунија), допис УЦВ ФНРЈ Првом одељењу ДСИП ФНРЈ, бр. 2441, 19. 5. 1955; И. Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, 168–169. Југословенски аеротранспорт (ЈАТ), национална авио-компанија социјалистичке Југославије, почео је с радом 1947. и под тим именом функционисао до 2003. Више у: Jovo Simišić, *Bio jedan JAT*, Beograd 2022; И. Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*.

¹⁷ Више у: Владимир Цветковић, *Појлед иза извожене завесе*, Београд 2014; N. Mitrović, *Decenija iskušenja*.

¹⁸ ДАМСП, ПА, год. 1956, Румунија, Ф-79, пов. бр. 42155, Извештај о преговорима са румунском делегацијом, 13. 2. 1956.

Споразум о ваздушном саобраћају између ФНРЈ и РНР потписан је 1. фебруара 1956. у Београду. Основни текст споразума садржао је одредбе сличне онима из 1947, док је прилог претрпео одређене измене. Првим одељком су одређена предузећа за вршење саобраћаја између две земље: ЈАТ и ТАРОМ (Румунски аеротранспорт). Другим одељком су оба предузећа добила право да саобраћају само на линији Београд–Букурешт у оба смера. Трећи одељак је одређивао комерцијална права ЈАТ-а и ТАРОМ-а. Оба предузећа су могла да укрцавају и искрцавају путнике, пртљаг, робу и пошту на својој и на територији друге стране, као и оне са територије трећих земаља или тамо упућене. Четврти одељак обавезао је оба предузећа да склопе уговоре о међусобном пружању комерцијалних, административних и техничких услуга. Пети одељак је ЈАТ-у и ТАРОМ-у дао право да код друге стране држе овлашћеног представника.¹⁹

На основу овог споразума, ТАРОМ је 5. јуна 1956. отворио авионску линију Букурешт–Београд. Прва три лета за Београд обављена су током маја, вероватно у склопу припрема за отварање линије. До краја 1956. године, авиони ТАРОМ-а су на београдском аеродрому обавили 81 слетање и 82 полетања, и превезли 1.169 путника и 4.521 килограм терета. Коришћене су совјетске летелице Иљушин Ил-14 капацитета од 24 до 32 путника у зависности од конфигурације кабине.²⁰

У наредном периоду, на линији Букурешт–Београд летели су само авиони румунске националне авио-компаније. ЈАТ је током друге половине 1950-их година исказивао веома мало интересовање за источноевропско тржиште, па је до 1960. увео саобраћај само на линијама Београд–Тирана, Београд–Праг и Београд – Загреб – Праг – Источни Берлин. Од 1956. до 1958. постојала је и линија за Софију, али је укинута као неисплатива. Источноевропска предузећа за ваздушни саобраћај су зато одржавала линије од Београда ка главним градовима својих држава, укључујући Букурешт. У складу са дозволом коју је 8. новембра 1957. издало Пасошко одељење ДСИП, ТАРОМ је 29. новембра увео саобраћај на *Балканској ваздушној линији* Букурешт–Софија–Београд–Атина са једним летом недељно, с тим да је комерцијална права и даље уживао само на релацији између Београда и Букурешта. Ред летења ТАРОМ-а за лето 1958. садржи и информацију о директним летовима Букурешт–Београд једном недељно авионима Ли-2 уз оне на балканској линији. Давање комерцијалних права ТАРОМ-у на осталим секторима поменуте линије захтевало би сагласност надлежних органа Бугарске и Грчке. На пример, према реду летења ЈАТ-а за лето 1960, који је садржао и информације о летовима компанија које је ЈАТ заступао у Југославији, на релацији Софија–Београд–Беч летели су авиони бугарског предузећа ТАБСО и аустријског *Austrian Airlines*, ЈАТ је летео на линијама Београд–Атина–Каиро

¹⁹ ДАМСП, ПА, год. 1956, Румунија, Ф-79, пов. бр. 423034, оверени препис Споразума о ваздушном саобраћају између ФНРЈ и РНР, 1. 2. 1956. Румунија је 1954. откупила совјетски удео у ТАРС-у и променила назив предузећа у Румунски аеротранспорт – ТАРОМ (*Transporturile Aeriene Române – TAROM*).

²⁰ *Uprava civilnog vazduhoplovstva: godišnji bilten 1956*, br. 3 (1957), 8, 13; „Први авион на линији Букурешт – Београд”, *Борба* (2. 6. 1956), 5; Дмитрий Соболев, *Хроника советской гражданской авиации 1941–1960*. 22, Москва 2020, 195–196, 218–219.

и Београд–Загреб–Беч–Франкфурт, док је уз балканску линију ТАРОМ-а стајала примедба да „нема локалног саобраћаја између Београда и Софије и Београда и Атине у оба смера”. Овакве дозволе издаване су најчешће на период важења летњег и зимског реда летења (1. април – 31. октобар, одн. 1. новембар – 31. март наредне године), а од 1960. је број летова повећан на два недељно. Од 1962. саобраћај са Београдом вршен је преко новог аеродрома код Сурчина.²¹

Уз међудржавну, развијана је и сарадња између авио-компанија. Од 13. до 17. октобра 1959. генерални директор ТАРОМ-а В. Козма и шеф Финансијског одељења И. Деак боравили су у Београду, где су разговарали са генералним директором ЈАТ-а Миланом Симовићем и замеником комерцијалног директора Михајлом Петровићем. Том приликом било је речи о побољшању веза између линија две компаније кроз усклађивање редова летења, тако да би путници ТАРОМ-а могли ефикасније да користе ЈАТ-ове линије из Београда за Каиро, Рим и Беч. ЈАТ није имао ништа против ни да ТАРОМ обезбеди себи комерцијална права на сектору Софија–Београд.²²

Ипак, јављале су се и одређене спорне ситуације. Честе повреде ваздушног простора с једне и друге стране делом су биле проузроковане близином између цивилних аеродрома и границе. Најчешће су прелете на туђу територију вршили једриличари и пилоти спортских авиона, који су због метеоролошких прилика, конфигурације терена и близине границе лако могли да залутају. Осим аеродрома код Вршца, проблем је био и са румунским аеродромом код Турн Северина. Генерална дирекција цивилног ваздухопловства РНР се стога 12. октобра 1957. године званично обратила југословенским органима у нади да ће решити проблем прелетања код Турн Северина. Румунски захтев се односио на отварање слободне зоне од осам километара у полупречнику. Према молби Румуна, надлетање те територије ФНРЈ било би довољно за нормално функционисање наведеног цивилног аеродрома у редовном саобраћају. Југославија је у принципу излазила у сусрет сличним молбама, али је сада одлучила да одговори негативно, поучена искуством на граници са Италијом. Образложење одговора било је да би имали сличан случај као са аеродромом Мирен код Горице, где италијански авиони нису поштовали одређену зону прелетања југословенске територије и често су вршили прекршаје. Поред тога, на том сектору било је приметно да су, поред цивилних авиона, који су имали дозволу за прелетање, Италијани наведени аеродром користили и за слетање борбених авиона. Ситуација са Румунијом је била још тежа због компликованих политичких односа, чланства у Источном блоку, али и југословенској процени да је немогуће да румунски авиони врше маневре само у траженој зони.²³

²¹ ДАМСП, ПА, год. 1957, Југославија, Ф-51, пов. бр. 425535, допис УЦВ ФНРЈ Првом одељењу ДСИП ФНРЈ, 6. 12. 1957; МВ, збирка: Историја цивилног ваздухопловства (ИЦВ), ред летења ЈАТ-а, лето 1960; ред летења ТАРОМ-а, лето 1958. Доступно на: <https://www.time-tableimages.com/ttimages/complete/complete.htm#Europe>. Приступљено: 29. 9. 2025; И. Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, 169–175.

²² МВ, СУЦВП, к. 302 (Румунија), допис ЈАТ-а Међународном одељењу УЦВ ФНРЈ, бр. 12173, 21. 10. 1959.

²³ ДАМСП, ПА, год. 1957, Румунија, Ф-88, пов. бр. 425985, допис УЦВ ФНРЈ Првом одељењу ДСИП, 14. 12. 1957; Исто, допис ДСНО УЦВ, 14. 12. 1957; Исто, допис Првог одељења

Повремено су се јављале и теже повреде ваздушног простора. Пилоти ТАРОМ-а су приликом одлазака авиона за Букурешт у неколико наврата током фебруара 1957. надлетали забрањену зону Београда са околином. Закључак југословенских власти је био да се радило о провокацијама или осматрању терена, будући да су прекршаји понављани.²⁴

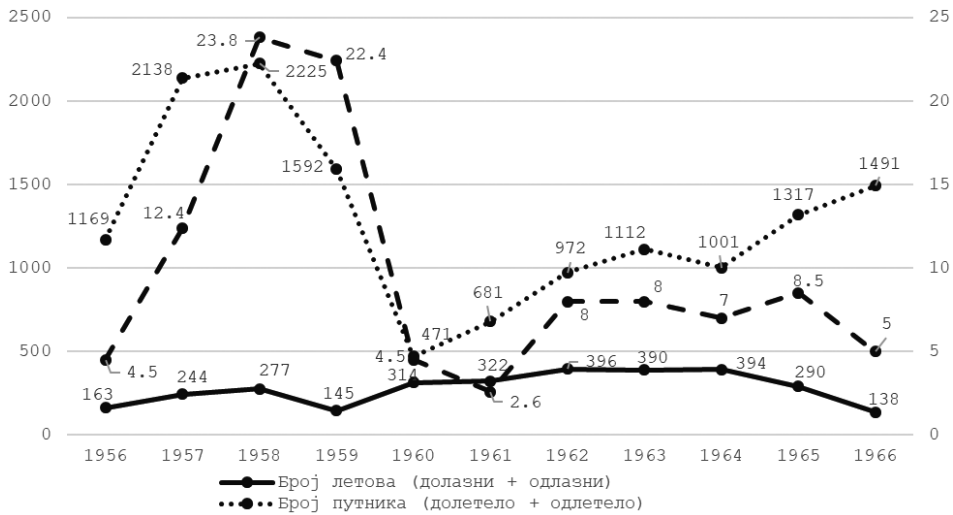
Почевши од 1959, Главна дирекција цивилног ваздушног саобраћаја РНР је предлагала да се измени други одељак анекса уз споразум о ваздушном саобраћају из 1956. тако да се и Софија званично укључи у линију између Београда и Букурешта, са чиме се сагласила и УЦВ ФНРЈ, али су кораци у том смеру направљени тек 1964. године. Поред тога, било је потребно решити и друга питања. Како Румунија тада није била чланица Организације међународног цивилног ваздухопловства (ИКАО), захтеви за нередовне летове су се морали предавати дипломатским путем седам дана унапред, а дозволе је издавао ДСИП после консултација са Дирекцијом за цивилну ваздушну пловидбу (ДЦВП, наследница УЦВ). Чланицама ИКАО је такве дозволе издавала ДЦВП на директно упућен захтев. Аранжмани о упрошћавању издавања дозвола, односно укидању дипломатске процедуре, потписани су до прве половине 1964. са свим социјалистичким земљама осим са Румунијом. Југославија је била спремна и да помогне улазак Румуније у ИКАО (што се и догодило 1965), нарочито по питању телекомуникација између центара контроле летења. Потписивањем Аранжмана између Дирекције за ваздушни саобраћај Министарства за саобраћај и телекомуникације РНР и ДЦВП Савезног секретаријата за саобраћај и везе СФРЈ 18. јуна 1964. замењен је читав анекс уз споразум из 1956. Нови анекс имао је осам одељака. Први је одређивао авио-превозиоце за саобраћај између потписница: ЈАТ и ТАРОМ. Другим је ЈАТ-у дато право да саобраћа на линији од места у Југославији преко Софије или Будимпеште за Букурешт и даље у оба смера, с тим да је у Букурешту имао право да укрцава и искрцава путнике, пртљаг, робу и пошту на сектору Југославија–Софија–Букурешт, као и да не слеће на једној или више тачака на назначеној рути. Трећим одељком је ТАРОМ овлашћен да саобраћа на линији од места у Румунији преко Софије или Будимпеште до Београда и даље, с тим да је комерцијална права, слично ЈАТ-у, имао само на сектору Румунија–Софија–Београд, уз могућност да не слеће на једној или више тачака на овој рути. Одељци од четвртог до шестог су давали овлашћења надлежним органима обе стране по питањима додељивања комерцијалних права на секторима „пете слободе”, односно на секторима који пролазе кроз треће државе, одобравања сезонског и нередовног саобраћаја. Седми одељак предвиђао је склапање уговора о комерцијалним, административним и техничким услугама између ЈАТ-а и ТАРОМ-а, а осми – право на постављање делегата за сталну везу између компанија у Београду и Букурешту, с тим да су ту дужност могли вршити само држављани СФРЈ и РНР.²⁵

ДСИП УЦВ, 28. 1. 1958; ДАМСП, ПА, год. 1958, Румунија, Ф-105, пов. бр. 412369, Записник са Петог редовног заседања Мешовите комисије за испитивање и решавање инцидената на југословенско-румунској граници, одржаног од 2. до 7. априла 1958. године у Новом Саду.

²⁴ ДАМСП, ПА, год. 1957, Румунија, Ф-88, пов. бр. 45548, телеграм Амбасаде ФНРЈ у Букурешту ДСИП-у, 15. 3. 1957.

²⁵ ДАМСП, ПА, год. 1960, Румунија, Ф-114, пов. бр. 412294, допис Другог одељења ДСИП УЦВ, 3. 5. 1960; ДАМСП, ПА, год. 1962, Румунија, Ф-118, пов. бр. 46838, телеграм Првог оде-

Уз аранжман, на преговорима вођеним од 15. до 18. јуна 1964. у Букурешту решавана су и друга питања. Договорено је да се на захтеве за извођење ванредних летова примењује упрошћени режим, да се такви захтеви достављају обласним центрима контроле летења у Београду и Букурешту најмање 24 сата пре предвиђеног времена за прелет границе (два сата у хитним случајевима), да се утврди тачка за прелет границе код Великог Градишта, да се обавештења о безбедности ваздушне пловидбе између Београда и Букурешта преносе постојећим средствима комуникације, да се румунским авионима на линији Букурешт–Софија–Атина без слетања у Југославији дозволи коришћење ваздушног пута Софија–Приштина и да се установи стална сарадња по питањима безбедности ваздушне пловидбе.²⁶



Графикон 1. Резултати рада ТАРОМ-а на линији Букурешт–Београд 1956–1966.*

ПЕРИОД СМАЊЕНОГ ОБИМА САОБРАЋАЈА 1966–1971.

Промене у ваздушном саобраћају између Југославије и Румуније уследиле су 1965. године. ТАРОМ је дотадашњу балканску линију заменио директном

љења ДСИП Амбасади ФНРЈ у Букурешту, 1. 3. 1962; ДАМСП, ПА, год. 1964. Румунија, Ф-189, пов. бр. 427774, Аранжман склопљен између Ваздухопловних надлежних органа РНР и Ваздухопловних надлежних органа СФРЈ са протоколом, 18. 6. 1964; МВ, СУЦВП, к. 302 (Румунија), Информација о односима између Југославије и Румуније у ваздухопловству, без броја.

²⁶ ДАМСП, ПА, год. 1964. Румунија, Ф-189, пов. бр. 427774, Аранжман склопљен између Ваздухопловних надлежних органа РНР и Ваздухопловних надлежних органа СФРЈ са протоколом, 18. 6. 1964.

* Подаци преузети из одговарајућих издања *Годишње билтена* Управе цивилног ваздухопловства и њених наследница. У графикон нису унети транзитни путници (1960–1962) и терет (1961–1962) који су у билтенима исказивани одвојено. Знатан пад броја путника приказан у графикону вероватно је последица промена у методологији вођења статистике, које нажалост нису објашњене у изворима. Слични статистички подаци за југословенске авио-компаније нису доступни.

везом Букурешт–Београд, да би је са истеком летњег реда летења 1966. и потпуно укинуо. ЈАТ је тек 6. маја 1968. отворио своју директну линију Београд–Букурешт са два лета недељно млазним авионима типа *Каравела*. Према подацима из августа те године, до краја јула је у просеку бележено између 15 и 20 путника по лету, при чему је *Каравела* имала 80 седишта. Овај резултат је био слабији од очекиваног, мада је примећено да су многи путници за Букурешт користили и друге ЈАТ-ове линије између Београда и одредишта у Западној Европи. Главна препрека бољим резултатима била је чињеница да су румунски држављани могли да купују ЈАТ-ове карте само у домаћој валути са девизним покрићем, док је обрачун између ЈАТ-а и ТАРОМ-а вршен кроз клиринг. Повољнији услови су се могли остварити тако што би се румунским грађанима омогућило да ЈАТ-ове карте купе код ТАРОМ-а као локалног заступника у домаћој валути. Број путника би порастао, а саобраћај би постао економичнији. Даље, ЈАТ би средства добијена продајом карата у Румунији тамо и трошио на покривање накнада за услуге контроле летења и аеродромске услуге, закупнине за своје представништво, трошкова ноћења посада и друго. Извори не говоре да ли је ово питање решено, али је у септембру 1969. Амбасада СФРЈ у Букурешту известила је ССИП да је, према информацијама добијеним од тамошњег представника, ЈАТ донео одлуку да линију за Букурешт укине као неисплативу. Амбасада је сматрала да је такав потез преурањен и да могућности за обезбеђивање бољег положаја ЈАТ-а на румунском тржишту још увек нису исцрпљене. Ипак, најкасније са истеком летњег реда летења, 31. октобра 1969, саобраћај између Београда и Букурешта од стране ЈАТ-а је прекинут.²⁷

Више западних авио-компанија користило је Београд као тачку слетања на линијама за Букурешт. На пример, холандски КЛМ је априла 1965. укинуо линију од Амстердама преко Беча и Београда за Истанбул, Дамаск и Каиро и увео нову за Букурешт. Од лета 1967. западнонемачка *Лужфџханза* отворила је линију Минхен–Франкфурт–Загреб–Букурешт, а француски *Ер Франс* Париз–Београд–Букурешт. Њима су се до 1969. придружили и швајцарски *Свисер* и италијанска *Алијталија*. Ипак, нема доказа да су ове компаније имале комерцијална права на сектору Београд–Букурешт.²⁸

Упркос прекиду ваздушног саобраћаја између Југославије и Румуније, било је покушаја да се сарадња прошири по другим основама. У јуну 1970. представници СУЦВП су посетили Букурешт и разговарали са делегатима румунске Дирекције за цивилни ваздушни саобраћај о могућностима превазилажења проблема конверзије мерних јединица приликом преласка границе. У румунском ваздухопловству је примењиван метрички систем (висина

²⁷ ДАМСП, ПА, год. 1969, Румунија, Ф-128, пов. бр. 435236, шифровани телеграм Амбасаде СФРЈ у Букурешту ССИП-у и ЈАТ-у, 27. 9. 1969; МВ, СУЦВП, к. 302 (Румунија), Информација о односима између Југославије и Румуније у области цивилног ваздухопловства, без броја, 29. 10. 1966; Исто, писмо Комерцијалне дирекције ЈАТ-а СУЦВП, бр. 19926, 15. 8. 1968; МВ, *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1968*, br. 15 (1969), 17; МВ, ИЦВ, редови летења ЈАТ-а, лето 1968, зима 1968/1969, лето 1969, зима 1969/1970.

²⁸ *Direkcija za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1965*, br. 12 (1966), 20; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1967*, br. 14 (1968), 20; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1969*, br. 16 (1970), 27.

у метрима), а у југословенском – англосаксонски (висина у стопама), што је компликовало тачно одређивање висине авиона у лету и могло угрозити безбедност летења. Разматрана је и могућност преношења југословенског искуства са аутоматизацијом система контроле летења и обуке румунских контролора летења у Школском центру СУЦВП. Румунски делегати су чак изјавили да је СУЦВП „пример како треба сарађивати са суседним земљама” и изразили спремност да прихвате све југословенске сугестије. Затим, у више наврата, на заседањима међудржавних комисија за привредну сарадњу између 1970. и 1972, приликом разговора о унапређењу туристичких потенцијала Ђердапске клисуре и околине, помињала се и могућност заједничког улагања у изградњу аеродрома способног да прихвати ваздушни саобраћај на југословенској страни Дунава. У трећем случају, амбасадор Румуније у Београду Василе Шандру је 22. августа 1973. посетио директора СУЦВП Милована Ђокановића с циљем да га упозна са споразумом који је Румунија склопила са Западном Немачком у вези са производњом авиона типа ВФВ-614 (VFW-614). Овај авион је требало да има капацитет до 44 путника или 4 тоне терета, долет од 1.200 км, максималну брзину од 760 км/ч и висину лета од 7.600 м. Пројектован је за употребу са слабо уређених и кратких полетно-слетних стаза (1.050 м за полетање и 720 м за слетање). Авион је имао два млазна англо-француска мотора Ролс-Ројс/ЧЕКМА М45Х (Rolls-Royce/SNECMA М45Н). Први пут је приказан на Париском салону 1973. године, а почетак производње био је предвиђен за 1975. годину. Амбасадор је замолио Ђокановића да упозна југословенске авио-компаније са овим пројектом и, у случају да има заинтересованих за куповину, јави преко амбасаде која би организовала долазак румунских стручњака који би изнели румунску понуду и ближе упознали интересенте са техничким карактеристикама, могућностима и условима продаје. Ипак, до производње овог авиона у Румунији није дошло (чак је и у Западној Немачкој произведен у веома малој серији), нити има доказа да су југословенске авио-компаније исказале занимање за њега.²⁹

ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ ИЗМЕЂУ БУКУРЕШТА И БЕОГРАДА ОД 1970-ИХ ГОДИНА

Чињеница да су се након 1964. године, тј. након доношења румунске Декларације о независности, југословенско-румунски односи развијали на бази чисто сопствених интереса двеју држава довело је до континуираног узлазног развоја билатералне сарадње. Слични спољнополитички ставови и блиски односи између Јосипа Броза Тита и Николаја Чаушескуа додатно су

²⁹ ДАМСП, ПА, год. 1971, Румунија, Ф-114, пов. бр. 428428, Протокол Шестог заседања Југословенско-румунског мешовитог комитета за привредну сарадњу; ДАМСП, ПА, год. 1972, Румунија, Ф-101, пов. бр. 425755, извештај југословенског дела Мешовите југословенско-румунске комисије за развој туризма, 2. 7. 1972; ДАМСП, ПА, год. 1973, Румунија, Ф-91, пов. бр. 436777, забелешка о посети румунског амбасадора СУЦВП, 22. 8. 1973; МВ, СУЦВП, к. 302 (Румунија), извештај са службеног пута у Букурешт, бр. 01-473, 29. 6. 1970; Доступно на: <https://www.deutsches-museum.de/en/flugwerft-schleissheim/exhibition/air-sports-and-civil-aviation/vfw-614-attas>. Приступљено: 17. 10. 2025.

допринели да седемдесете године буду врхунац како у политичко-економској, тако и у осталим сферама билатералне сарадње. Треба споменути само да су након Ђердапа, две суседне државе на основу споразума из 1971. успешно реализовале и пројекат производње борбеног авиона Орао Ј-22/ИАР-93. Југословенско-румунска сарадња је наставила да се развија узлазном путањом све до распада Југославије. Једина два проблематична питања у односима била су румунска политика према српској мањини и незадовољство Букурешта извештавањем југословенске штампе о Румунији.³⁰

Ситуација у цивилном авио-саобраћају почела је да се мења 1971, када је забележено 14 летова ТАРОМ-а за Југославију, али ван редовног саобраћаја. У јуну 1972. приликом разговора југословенског амбасадора у Букурешту Исе Његована са потпредседником румунске владе Емилом Драганескуом најављена је могућност обнове редовне авионске линије. То се и десило 1973, када је ТАРОМ успоставио линију Букурешт–Београд–Тирана са једним летом недељно од априла до октобра авионима БАЦ 1-11, да би их у наредне две године заменио совјетски Антонов Ан-24 са 44–50 седишта. Током 1975. године загребачка авио-компанија *Пан Агрија* је у договору са ЈАТ-ом, одржавала саобраћај на линији Загреб–Букурешт. Међутим, већ 1976. вршени су само ванредни летови између две земље. Према једном допису ЈАТ-а упућеном Савезном секретаријату за иностране послове (ССИП) СФРЈ у јесен 1975, укидање авионске линије између две земље је закомпликовало привредну сарадњу упркос добрим међудржавним односима. ЈАТ је чак био расположен да понуди своје капацитете румунском Министарству пошта и телекомуникација, наводећи да постоји „знатан пословни интерес” за пренос румунске поште.³¹

Чини се да ова иницијатива није дала резултате. Према редовима летења ЈАТ-а издаваним наредних година, за Београд су летели само авиони ТАРОМ-а типа Иљушин Ил-18 са највише 120 седишта. Летови су вршени под заједничком ознаком ЈУ/RO024 (Београд–Букурешт), односно ЈУ/RO025 (Букурешт–Београд), што би требало да значи да су вршени кроз „пул”, попут оних од пре Другог светског рата. Поред редовног саобраћаја, вршени су и ванредни летови, понекад и за потребе туриста из трећих земаља. Савезна управа за контролу летења (СУКЛ) СФРЈ обавестила је ССИП у јуну 1980. да је примљен захтев за серију од петнаест чартер-летова Букурешт–Загреб

³⁰ Немања Митровић, *Тишо–Чаушеску: године зближавања југословенско-румунски односи: 1968–1970*, Београд 2020, 260–263, 341; Daniela Mătăsaru, “Relațiile româno-iugoslave (1946–1980). Poziția comuniștilor români față de modelul iugoslav de construire a socialismului”, *România și sistemele de securitate în Europa 1919–1975*, Ioan Ciupercă, Bogdan-Alexandru Șchipor, Dan Constantin Mătă (eds.), Iași 2009, 368–381; Bojan Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo 1945–1992*, Beograd 2006, 227–229; Petar Dragišić, “The League of Communists of Yugoslavia and the Romanian Communist Party from the mid-1980s to the fall of Ceaușescu”, *Serbian/Yugoslav-Romanian Relations and Interactions in the 20th Century*, Vladimir Lj. Cvetković, Ionuț Nistor (eds.), Belgrade–Iași 2025, 207–218.

³¹ ДАМСП, ПА, год. 1975, Румунија, Ф-117, пов. бр. 448389, допис ЈАТ-а Првом одељењу ССИП-а, 8. 10. 1975; *Statistika jugoslovenskog civilnog vazduhoplovstva 1970–1971*. (ur. Milica Patrnogić), Beograd 1972, 28; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1973*. (1974), 76; *Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību: godišnji bilten 1974*. (1975), 84; *Isto: godišnji bilten 1975*. (1976), 28–29, 60; *Isto: godišnji bilten 1976*. (1977), 50–55; Дмитрий Соболев, *Хроника советской гражданской авиации 1961–1991. гг.*, Москва 2021, 70–71.

и назад за потребе превоза израелских туриста (није наведено која компанија је требало да их обави). Посебно је наглашено да постоји пословни интерес домаћих туристичких агенција, као и да „не постоје политичке импликације (наше трговинске организације послују са Израелом)”, тако да је СУКЛ сматрала да на овај захтев треба одговорити позитивно. Нема извора о томе какав је одговор заиста био.³²

Специфичну појаву у југословенском ваздушном саобраћају 1980-их представљали су путнички авиони румунске производње РомБАЦ 1-11 (RomBAC 1-11). Крајем 1960-их, када су друге источноевропске авио-компаније закорачиле у епоху млазне авијације набавком совјетских авиона Тупољев Ту-134, Румунија је кренула другим путем и за млазни авион за кратке и средње линије набавила британски БАЦ 1-11. Радило се о британском авиону за кратке и средње линије са два мотора на репу авиона и капацитетом од највише 119 путника. Накнадно је набављена чак и лиценца за производњу ових авиона и мотора у Румунији под овом ознаком. Крајње амбициозне замисли о масовној производњи и извозу ових авиона из Румуније нису се оствариле, тако да је од 1982. до 1989. фабрика *Ромаеро* произвела само девет примерака. ЈАТ је набавку ових авиона разматрао средином 1960-их авиона, али се уместо њих определио за ДЦ-9. Љубљанска чартер-компанија *Инекс-Агриа авиопроект* је 1985. користила један изнајмљени РомБАЦ 1-11 (YU-AKN), затим 1986. два (YU-ANM, YU-ANN) и 1987. чак три (YU-ANR, YU-ANS, YU-ANT). ЈАТ је од 1989. до 1991. у два наврата изнајмљивао летелицу која је задржала румунску регистрацију YR-BRA (раније летела за Адрију као YU-ANR). Није познато зашто су се чак две компаније одлучиле да користе тип авиона који иначе није коришћен у југословенском саобраћају. Ова одлука је била утолико необичнија што су, поред самих летелица, морале да ангажују и стране посаде, будући да њихови запослени нису били обучени за управљање овим моделом авиона.³³

Распад Југославије и међународне санкције уведене 31. маја 1992, довели су најпре до редукције, а затим и до потпуног прекида међународног ваздушног саобраћаја, па тако и до обуставе летова између Београда и Букурешта. Румунија је у наредном периоду одиграла значајну улогу у одржавању везе СРЈ са остатком света. ТАРОМ је део свог саобраћаја пребацио на аеродром у Темишвар, где су ЈАТ-ови путници довожени аутобусима из Београда, а затим настављали пут ка одредиштима авионом. Поред тога Румунија је уложила знатан напор како би прихватила повећани обим транзитног саобраћаја који се раније одвијао преко територије Југославије. Број летова је драстично порастао већ у 1992. години. Тада је услуге Обласне контроле летења Букурешт искористило 150.078 авиона, што је било скоро двоструко

³² ДАМСП, ПА, год. 1980, Румунија, Ф-107, пов. бр. 435456, забелешка о захтеву за дозволу превоза израелских туриста из Букурешта до Загреба, 18. 6. 1980; МВ, ИЦВ, редови летења ЈАТ-а за лето 1980, зиму 1983/1984, лето 1987. и лето 1989; ред летења ТАРОМ-а, зима 1982/1983. Доступно на: <https://www.timetableimages.com/timages/complete/complete.htm#Europe>. Приступљено: 29. 9. 2025; Д. Соболев, *Хроника советской гражданской авиации 1961–1991. гг.*, 67.

³³ Malcolm L. Hill, *BAC One-Eleven*, Marlborough 1999; И. Кукобат, *Југословенски ваздушни саобраћај 1945–1992*, 356–362, 486–488.

више него годину дана раније (80.331). Ради веће безбедности чак је и румунско војно ваздухопловство препустило ваздушни простор на већим висинама цивилном ваздушном саобраћају и своје активности вршило на мањим висинама. Обнова редовног саобраћаја уследила је после укидања санкција у јесен 1994, и то летовима ТАРОМ-а 6. октобра (Букурешт–Београд) и ЈАТ-а 14. октобра (Београд–Темишвар) и 2. новембра (Београд–Букурешт). Румунија је поново одиграла кључну улогу у помагању ЈАТ-у током НАТО бомбардовања СРЈ 1999, када је део флоте евакуисан из Београда у Букурешт. И током 2000. године, до укидања забране за летове ЈАТ-а ка земљама Европске уније из 1998, поново је вршен аутобуски превоз путника до Темишвара. Ратна дејства су поново довела до повећаног коришћења румунског ваздушног простора, те се број летова попео са 246.418 (1998. године) на 376.118 летова (1999. године). Тек после тога дошло је до потпуне нормализације ваздушног саобраћаја између Румуније и Југославије, односно Србије.³⁴

* * *

Ваздушни саобраћај између Југославије и Румуније успостављен је 1923, када је француско-румунска компанија ЦФРНА увела летове између Београда и Букурешта у оквиру своје трансевропске линије од Париза до Истанбула. Ово је била прва редовна линија у историји цивилног ваздухопловства на којој су вршени ноћни летови. Конвенција о ваздушном саобраћају између Југославије и Румуније потписана је 1934, а југословенске и румунске авио-компаније Аеропут и ЛАРЕС отпочеле су са летовима између Београда и Букурешта 1938. Две престонице су спојене са Загребом, Венецијом и Миланом у сарадњи са италијанском компанијом АЛИ, док је на линији Рим–Београд–Букурешт летела италијанска *Ала лиџорија*. Саобраћај је прекинут на крају летачке сезоне 1940. и обновљен је после Другог светског рата. Нови споразум о ваздушном саобраћају потписан је 1947. Две авио-компаније, ЈУСТА и ТАРС, обе основане уз совјетско учешће, отвориле су линију између Београда и Букурешта. Ова линија била је кратког века због малог броја путника и погоршања односа између Југославије и остатка Источног блока. Са нормализацијом односа, 1956. године потписан је нови споразум о ваздушном саобраћају (допуњен 1964). Румунска национална авио-компанија ТАРОМ спајала је две престонице од 1956. до 1966. године. Југословенска авио-компанија ЈАТ отворила је своју линију за Букурешт 1968, али ју је затворила већ 1969. због малог броја путника. ТАРОМ је своје летове обновио 1973. Изузев 1975, када је загребачко предузеће *Пан Агрија* у договору са ЈАТ-ом спајало Загреб и Букурешт, ТАРОМ је једини летео између Југославије и Румуније све до краја социјалистичке епохе. Ово показује да је, упркос добрим југословенско-румунским односима, по питању једне неисплативе линије превладала економска логика. Летови су обустављени од 1992. до 1994. због међународних санкција против Југославије, а затим и 1999. током

³⁴ Ч. Јанић, Ј. Симишић, *Више од летења*, 139, 143, 147, 155; Ј. Simić, *Bio jedan JAT*, 292, 297, 301, 312–315, 318; Niculae Droc, *Scurtă istorie a serviciilor de trafic aerian*, București 2007, 41, 67–70.

НАТО бомбардовања Југославије. Румунија је помогла ЈАТ-у да преживи тај период. Најпре је ТАРОМ обезбедио летове из Темишвара ка остатку Европе за ЈАТ-ове путнике, а затим је Румунија прихватила евакуисане ЈАТ-ове авионе током бомбардовања. Летови југословенских, односно српских и румунских авио-компанија између Београда и Букурешта се од тада одвијају нормално.

ORIGINAL SCIENTIFIC PAPER

Received: 2025/12/4

Accepted: 2026/5/12

ILIJA P. KUKOBAT, Ph. D., Research Associate

E-mail: ilija.kukobat@isi.ac.rs

<https://orcid.org/0000-0002-3855-2551>

NEMANJA V. MITROVIĆ, Ph. D., Research Associate

E-mail: nemanja.mitrovic@isi.ac.rs

<https://orcid.org/0000-0002-7322-0691>

Institute of Contemporary History

Trg Nikole Pašića 11, Belgrade, Serbia

ABOVE THE DANUBE AND THE CARPATHIANS: AIR TRANSPORT BETWEEN YUGOSLAVIA AND ROMANIA IN THE 20TH CENTURY

SUMMARY: Air transport between Yugoslavia and Romania was established in 1923. At that time, the French-Romanian company CFRNA launched a route between Belgrade and Bucharest as part of its Trans-European route from Paris to Istanbul. This was also the first service with regular night flights in the history of civil aviation. A convention on air transport between Yugoslavia and Romania was only signed in 1934. Yugoslav and Romanian aviation companies, Aeroput and LARES, introduced flights between Belgrade and Bucharest in 1938. They connected the two capitals with Zagreb, Venice, and Milan in cooperation with the Italian airline ALI. The Italian Ala Littoria flew from Rome to Belgrade and Bucharest. Services ceased at the end of the flying season in 1940, and they were renewed after the Second World War. In 1947, a new agreement on air transport was signed. Two airlines, YUSTA and TARS, started flying between Belgrade and Bucharest. The service was short-lived due to a lack of passengers and the worsening of relations between Yugoslavia and the rest of the Eastern Bloc. In 1956, as relations were normalized, a new agreement on air transport was signed and amended in 1964. The Romanian national airline TAROM then operated flights between the two nations' capitals until 1966. Yugoslavia's national airline, JAT, opened its service to Bucharest in 1968 but closed it in 1969 due to low passenger demand. TAROM restarted its flights in 1973. Except for 1975, when the Zagreb-based airline Pan Adria connected Bucharest with Zagreb as agreed with JAT, TAROM remained the only air carrier flying between Yugoslavia and Romania for the rest of the socialist period. This demonstrates that, despite good Yugoslav-Romanian relations, economic reasoning prevailed when it came to maintaining an unprofitable route. Flights were terminated from 1992 to 1994 due to international sanctions imposed on Yugoslavia and again in 1999 due to the NATO bombing of Yugoslavia. Romania helped JAT survive those times. First, TAROM provided flights from Timisoara to the rest of Europe for JAT passengers. They also accommodated evacuated JAT airplanes during the bombing. Flights by both Yugoslav/Serbian and Romanian carriers between Belgrade and Bucharest have been operating normally ever since.

KEYWORDS: Yugoslavia; Romania; air transport; Yugoslav Airlines (JAT); TAROM