

ra, kolaboracionista, pripadnika ravnogorskog i partizanskog pokreta otpora, kao i društveno-političkog života međuratne Jugoslavije. Iskazima su obuhvaćeni generali, visoki oficiri i službenici, ministri, članovi rukovodstva KPJ i ravnogorskog pokreta, ali i obični agenti, simpatizeri, aktivisti i ljudi sa društvene margine.

Dokumenta izložena u zborniku pohranjena su u Istorijskom arhivu Beograda, fondu Okružnog suda za grad Beograd i u Vojnom arhivu, fondu Četnička arhiva. Deo objavljene arhivske građe vezane za Božidara Bečarevića ustupljen je priređivačima od strane gospodina Branislava Božovića. Bitno je napomenuti da je u sastavljanju biografija kolaboracionista korišćena i raznovrsna literatura, koja je osim najnovijih domaćih i stranih naučnih istraživanja obuhvatila i dela objavljena u periodu socijalizma.

Na kraju možemo reći da su urednici zbornika predstavili dokumenta koja će biti od velikog značaja istraživačima političke, vojne i društvene istorije Srbije u periodu Drugog svetskog rata, ali i pojedinim piscima biografija, za koje će detalji iz života određenih ličnosti ove epohe predstavljati vredne informacije.

Miloš Čorbić

Dragan Kolundžić, *UTVA – FABRIKA AVI-ONA 1937–2022*, Pančevo, izdanje autora, 2022, 240.

Jubileji predstavljaju povod da se nekoj temi posveti naročita pažnja. Stoga se 2022, kada je obeleženo 85 godina od osnivanja fabrike aviona „Utva“, pred javnošću našla monografija *UTVA – fabrika aviona 1937–2022*. Njen autor Dragan Kolundžić već je poznat srpskoj vazduhoplovnoj javnosti po svojim radovima posvećenim pojedinačnim tipovima letelica proizvedenim u ovoj fabrici, kao i po dvema kratkim knjigama o proizvodnji aviona i jedrilica. Svoja istraživanja, zasnovana na fabričkoj arhivi i bogatoj literaturi i periodici, sada je sabrao na jednom mestu.

Knjiga je podeljena u devet poglavlja sa spiskom izvora, literature i skraćenica. Prvo poglavlje, „Jedriličarska zadruga 1937–1939“ (7–19), bavi se prvim godinama „Utve“, koje su neraskidivo povezane sa pojavom vazduhoplovnog jedriličarstva u Jugoslaviji. Prvi bezmotorni let na jugoslovenskim prostorima obavio je dr Vladimir Aleksić iz Pančeva 1909. godine. Sve do kraja 1920-ih godina izrada

jedrilica ostaje na nivou pojedinačnih pokušaja mladih konstruktora i entuzijasta. Godine 1933. devet beogradskih jedriličara osnovalo je grupu „Deveti“, čiji su članovi 1937. osnovali Jedriličarsku zadrugu „Utva“ u Beogradu. Njeni prvi proizvodi bile su poljske i nemačke jedrilice izrađivane po licenci, ali je započela i izrada jedrilica po domaćim projektima, kao što su „Vrabac“ i „Čavka“. Pored proizvodnje, ovo poglavlje se bavi i aktivnostima grupe „Deveti“, čiji su članovi učestvovali na različitim vazduhoplovnim manifestacijama u Jugoslaviji i inostranstvu.

Drugo poglavlje, „Osnivanje fabrike 1940–1944“ (21–40), obuhvata period transformacije „Utve“ iz zadruge u fabriku, ali i njenog rada pod nemačkom okupacijom. „Utva“ je postepeno počela da se odvaja od grupe „Deveti“ zbog različitih ciljeva ove dve organizacije (razvoju tehnologije i proizvodnje nasuprot razvoju jedriličarskog sporta), mada su ostale povezane zbog angažovanja pojedinih ličnosti na oba plana. Osnivačka skupština Fabrike letelica „Utva“ a. d. održana je 8. aprila 1940. u Beogradu, posle čega je odlučeno da se pogon podigne u Pančevu. Pored proizvodnje jedrilica, „Utva“ je uključena u snabdevanje Vazduhoplovstva vojske dodelom montaže školskih aviona tipa Biker Bi-131 od sklopova uvezenih iz Nemačke. Čitaocima će posebno zanimljivi biti odeljci posvećeni radu „Utve“ pod nemačkom okupacijom. Fabrika je u tom periodu izrađivala drvene lutke, nameštaj i kutije za radio-aparate kako bi preživela, ali i sprečila odvođenje zaposlenih na prinudni rad u inostranstvo ukoliko bi se pokazalo da nema dovoljno posla.

Treće poglavlje, „Novi početak 1944–1950“ (41–57), pokriva vreme obnove vazduhoplovne proizvodnje. Po završetku rata „Utva“ je nacionalizovana, stavljena u nadležnost Glavne direkcije vazduhoplovne industrije Ministarstva narodne odbrane i obnovila je proizvodnju jedrilica, ali je započela i potpuno samostalnu proizvodnju aviona. Njoj je dodeljena izrada sportskog aviona „Trojka“, prvog aviona u potpunosti izrađivanog u „Utvi“. Početkom 1950. započela je i proizvodnja prelaznog školskog aviona 212 za vojne potrebe. Interesantno je pomenuti da se među radnicima „Utve“ u to vreme nalazilo 80 ratnih zarobljenika, od čega četiri vazduhoplovna inženjera.

„Godine uspona 1951–1959“ (59–83), kojima je posvećeno četvrto poglavlje, obeležila

je izrada čak 195 prelaznih školskih aviona tipa 213 i 112 osnovnih školskih aviona Aero 3. Ipak, ove letelice su bile drvene konstrukcije, tako da se postavljalo pitanje daljeg usmerenja rada fabrike. S druge strane, Državni sekretarijat za poslove narodne odbrane doneo je 1954. odluku o brisanju „Utve“ sa spiska vojno-privrednih preduzeća, a 1955. prekinuta je proizvodnja jedrilica. Kako bi se obezbedio opstanak fabrike, započela je proizvodnja komponenata za auto-industriju, priključnih vozila i kancelarijskog nameštaja i remont vojnih aviona, ali je doneta i odluka o prelasku na proizvodnju metalnih letelica i formiranju sopstvene konstruktorske grupe. Prvi rezultat njenog rada bio je avion Utva 56, koji je ostao na nivou prototipa pošto je 1960. uništen u udesu.

U petom poglavlju, „Sopstvenim snagama 1960–1969“ (85–111), predstavljen je period u kojem „Utva“ počinje da izlazi iz krize. Pokrenuta je proizvodnja manje serije Utvi 60, unapredene verzije modela 56 u tri verzije (poljoprivrednoj, za snimanja iz vazduha i hidro). Uprkos pregovorima sa više stranih interesenata, samo dve Utve 60 prodate su u Kambodžu. Veći uspeh ostvaren je sa letelicama Utva 65 Privrednik i 66. Prva je predstavljala namenski poljoprivredni avion prodat korisnicima u Jugoslaviji, Indiji, Turskoj i Alžiru. Ipak, broj proizvedenih letelica ostao je manji od očekivanog zbog uvoza aviona iste namene iz inostranstva, tako da je „Utva“ osnovala sopstveni Avio-servis. Druga letelica je predstavljala avion za vezu razvijen na osnovu serije 56/60 i njom je obnovljena proizvodnja za vojne potrebe.

U šestom poglavlju, „Vrhunac razvoja 1970–1979“ (113–151), prikazane su godine najvećih rezultata „Utve“. Fabrika je 1972. godine reorganizovana uvođenjem osnovnih radnih organizacija, a 1976. uključena je u Zajednicu industrije naoružanja i vojne opreme Jugoslavije. Pored nastavka proizvodnje modela 65 i 66, „Utva“ je uključena u jugoslovensko-rumunski projekat YUROM, čiji je rezultat bio jurišni avion J-22 „Orao“. Ovde treba istaći činjenicu da se ovaj projekat najviše vezuje za mostarsku fabriku „Soko“, gde je vršena finalizacija, iako je niz sklopova proizvodila „Utva“. Na sličan način „Utva“ je uključena u izradu školsko-borbenog aviona G-4 Super Galeb. Pored toga, za potrebe Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva i Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije razvijen je uspešan školski avion Utva 75, iz kojeg je trebalo da bude razvijena

čitava porodica turističkih i poljoprivrednih aviona.

Sedmo poglavlje, „Promene i novi izazovi 1980–1989“ (153–187), bavi se vremenom kada je „Utva“ dostigla najviši stepen razvoja. Pored proizvodnje za domaće potrebe, fabrika se uključila u međunarodnu saradnju, pokrenuvši proizvodnju delova za potrebe američke korporacije „Boing“, kao i u izradu britanskog poljoprivrednog aviona „Fildmaster“. Godine 1985. počela je izgradnja nove fabrike. U isto vreme, civilni vazduhoplovni program počeo je da se gasi likvidacijom Avio-servisa, mada je i dalje bilo pokušaja da se razvije poljoprivredni avion na bazi modela 75. Započet je i rad na novom školskom avionu za potrebe Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva „Lasta“. Mada se radilo o letelici od koje se mnogo očekivalo, njen razvoj je potrajao zbog potrebe za više modifikacija. Kako autor primećuje, sve veće uplitanje vojnih i političkih struktura van fabrike na njen rad dovelo je do lošijih poslovnih rezultata i izlaska, pa i gašenja pojedinih radnih organizacija, kao i do gubitka jasnog pravca razvoja i smanjenja obima proizvodnje.

Osmo poglavlje, „Teške godine 1990–1999“ (189–216), posvećeno je verovatno najtežem periodu u istoriji „Utve“. Fabrika je iz društvenog preduzeća transformisana u deoničarsko društvo. Svi nevazduhoplovni programi su izdvojeni u posebna preduzeća, a raspad Jugoslavije i sankcije doveli su do prekida rada na mnogim projektima. Obustavljena je proizvodnja delova za letelice izrađivane u saradnji sa „Sokolom“, kao i za inostrane naručioc. „Utva“ je u narednom periodu preživljavala, ali bez jasne koncepcije daljeg razvoja, mada je bilo pokušaja obnove rada na novim verzijama modela 75 i Lasta. Konačno, njeni pogoni su pretrpeli teška oštećenja na samom početku NATO bombardovanja Savezne Republike Jugoslavije 24. marta 1999, kada je stradalo i više letelica koje su se u njima zatekle.

Tema devetog poglavlja, „Povratak na prvi put 2000–2022“ (217–229), jeste rad „Utve“ u prvom delu 21. veka. Uprkos velikoj materijalnoj šteti pretrpljenoj u NATO bombardovanju 1999, „Utva“ je nastavila sa radom na izradi komponenata za različite tipove letelica i vojne opreme. Krajem prve decenije 21. veka obnovljen je projekat „Lasta“ i postignut velik uspeh obezbeđivanjem prodaje 16 aviona Vojsci Srbije i izvozom još 20 u Irak. Na bazi Utve 75 razvijena je letelica „Sova“, čiji je prototip

poleteo 2018. godine i čija se serijska proizvodnja očekuje.

Posebnu vrednost knjige čini veliki broj fotografija, kao i tabela koje dobro ilustruju aktivnosti fabrike i donose statističke podatke o broju i strukturi zaposlenih, prihodima i ostvarenim rezultatima. Svako letelici proizvedenoj u „Utvi“ posvećena je posebna stranica sa kratkim istorijatom projektovanja i izrade, tehničkim osobinama i po jednom reprezentativnom fotografijom.

Danas je „Utva“ po mnogo čemu svedena na nivo zanatske radionice, ali ipak opstaje. Kako je autor monografije zaključio: „Da li će Srbija čuti i pomoći da se ova iskra održi i proširi ili će ponovo proći decenije iskušenja radnika „Utve“ da bi se ponovo podigli kao feniks? Sve ovo zavisi od društva i vlasti koja prvo mora da zna šta je to „Utva“ i zašto ona danas slavi svoj 85. rođendan“. Nadamo se da će knjiga *UTVA – fabrika aviona 1937–2022*, koja će sigurno naići na pozitivan prijem vazduhoplovne javnosti, biti i putokaz za donosiocce odluka o budućnosti srpske vazduhoplovne industrije.

*Ilija Kukobat*

Jovo Simišić, BIO JEDAN JAT, Beograd, Lighthouse Studio, 2022, 432.

Vazdušni saobraćaj na jugoslovenskim prostorima ima veoma dugu tradiciju, započetu još 1927. godine osnivanjem Društva za vazdušni saobraćaj *Aeropot*. Posle Drugog svetskog rata ovom delatnošću se bavilo više preduzeća (Jugoslovenski aerotransport (JAT), JUSTA, Inex-Adria, Pan Adria, Aviogenex), koja su ostavila manjeg ili većeg traga u istoriji jugoslovenskog vazduhoplovstva. Najznačajnije od ovih preduzeća bio je upravo JAT, koji je od svojih skromnih početaka 1947. godine postao deseta evropska i 31. svetska avio-kompanija po broju prevezenih putnika četrdeset godina kasnije. Nažalost, literatura o JAT-u je izuzetno skromna i mahom se svodi na prigodne monografije objavljivane povodom jubileja njegovog rada. Kao najkvalitetnije među njima izdvajaju se *Priča o Jugoslovenskom aerotransportu iz 1987.* i *Više od letenja iz 2007.* godine. Obe su imale i engleska izdanja. U trenutku kada se navršilo 75 godina od početka rada JAT-a, ovu prazninu je svojim delom *Bio jedan JAT* smanjio beogradski publicista Jovo Simišić, koji je

učestvovao i u pripremi pomenutih monografija. Za razliku od njih, gde su postojali odeljci posvećeni *Aeroputu* kao JAT-ovom prethodniku, u ovom delu autor je izložio samo istoriju JAT-a od 1947. do 2013, kada je preduzeće ponelo ime *Er Srbija*.

Postoji još jedna, verovatno najznačajnija razlika između ove knjige i ranijih monografija. Kako autor u predgovoru kaže, „ovo je knjiga o JAT-u iznutra“. Ona nije napisana sa namerom da se slika o kompaniji ulepša, tako da se u njoj, pored svega pozitivnog, našlo mesta i za iznošenje grešaka i negativnih pojava koje su uticale na funkcionisanje JAT-a. Delo je pisano na osnovu literature, štampe i veoma ograničene količine arhivske građe, budući da arhiva JAT-a nikada nije predata nijednoj arhivskoj ustanovi, niti je autoru bio omogućen uvid u materijale koje čuva *Er Srbija*, koja je preuzela tu arhivu.

Prvi deo knjige, „Kako se kalio JAT“, obuhvata prvih dvadesetak godina rada jugoslovenske nacionalne avio-kompanije. To je period obnove vazdušnog saobraćaja, formiranja JAT-a, mešovitog jugoslovensko-sovjetskog preduzeća JUSTA i državnih organa nadležnih za civilno vazduhoplovstvo. Glavna njegova karakteristika jeste velik upliv države u rad kompanije, koji je s vremenom opadao. Postepeno, JAT je spojio glavne gradove jugoslovenskih republika i primorske turističke centre, kao i Jugoslaviju sa inostranstvom. Prve međunarodne linije otvorene su ka Pragu i Varšavi, da bi se posle Rezolucije Informbiroa JAT preorijentisao i počeo saobraćaj sa Zapadnom Evropom i Mediteranom. Linije ka Istočnoj Evropi postepeno su obnavljane posle otopljanja odnosa sa Sovjetskim Savezom i drugim socijalističkim zemljama. JAT je u istom periodu radio na razvoju svoje tehničke službe, privredne avijacije i školstva. Njegov razvoj bio je posebno skopčan sa potrebom da se poveća bezbednost vazdušnog saobraćaja, imajući u vidu da su sve katastrofe putničkih aviona u periodu od 1950. do 1956. godine bile izazvane greškom pilota. Čitaocima će biti posebno zanimljiva saznanja o veoma retko pominjanim otmicama jugoslovenskih putničkih aviona. Od 1948. do 1959. zabeleženo ih je ukupno pet, pri čemu su u tri slučaja među otmicima bili i članovi posade. Njihov cilj je bio da napuste zemlju, nezadovoljni politikom tadašnjeg državnog rukovodstva.

Drugi deo, „Radanje moderne kompanije“, pokriva period od 1970. do 1990. godine. Ovo