

POVODOM OTVORENJA AERODROMA »RIJEKA«

Batrić Jovanović

Poštovani i dragi druže Tito,
Poštovana i draga drugarice Jovanka,
Drugarice i drugovi,

Hteo bih da izrazim, u ime svih jugoslavenskih vazduhoplovaca, kao i u ime radnih i drugih organizacija u avijaciji, najiskreniju radost povodom puštanja u saobraćaj međunarodnog aerodroma »Rijeka«. S osobitim zadovoljstvom upućujem srdačne čestike Rijeci, Opatiji, Crikvenici, gradićima — draguljima na ostrvu Krku i drugim mestima Hrvatskog primorja, koji današnjim danom — kada proslavljaju četvrt stoleća slobodnog života — dobijaju ovaj lepi objekt. Izvesno je da će aerodrom »Rijeka« obilato doprinositi daljoj turističkoj ekspanziji i svestranom progresu celog ovog kraja.

Posle »Beograda«, »Zagreba«, »Ljubljane«, »Pule«, »Zadra«, »Split«, »Dubrovnika«, »Titograda«, »Sarajeva« i »Skopja«, ovo je naš jedinaesti međunarodni aerodrom. Prvog juna pustit će se u promet međunarodni aerodrom »Ohrid«, početkom septembra »Tivat«, a verovatno u proleće iduće godine modernizovani međunarodni aerodrom »Priština«. Izgradnjom aerodroma u području Portoroža, verovatno za dve godine, bit će završena osnovna mreža primarnih međunarodnih aerodroma u Jugoslaviji. Svi najveći privredni, kulturni i politički centri zemlje, uključiv glavne turističke regione, imaju, odnosno uskoro dobijaju, savremene aerodrome, na koje mogu da sleću svi avioni koji su sada u saobraćaju u svetu. Od izuzetnog značaja je aerodromizacija Jadrana: duž cele obale, na optimalnim distancama, izgrađena su savremena pristaništa za sve avione, uključiv i najveće četveromotorne mlaznjake. (Svakako, ne smećemo s uma, pri tome, da se kapaciteti svih komponenti svakog aerodroma moraju neprestano prilagođavati frekvenciji saobraćaja i novim tipovima aviona. Nekoliko najvećih aerodroma, na primer, treba prilagoditi za prihvatanje velikih aviona — džambodžetova koji prevoze po 300 do 500 putnika. U stvari, modernizacija aerodroma je permanentan proces).

Svi naši aerodromi, kao i vazdušni putevi, opremljeni su ili će uskoro biti opremljeni, najsavremenijom elektronskom i radio opremom koja garantuje potpuno bezbedno letenje u našem vazdušnom prostoru i sletanje na našim aerodromima, u svako doba i pod svim meteorološkim uslovima.

Kad se zna šta nam turistička privreda znači u spoljnotrgovinskom platnom bilansu, onda zacelo nije teško oceniti koju veličinu u tom

kontekstu predstavlja kompletirana aerodromska mreža. Kao što je poznato, u mestima u kojima postoje aerodromi turistička sezona je gotovo duplo duža nego li tamo gde nema vazdušnog saobraćaja, iz pojm-ljivog razloga što svet iz udaljenijih zemalja i ne pomišlja da nas poseti u mesecima u predsezoni i posezoni suvozemnim prevoznim sredstvima. Avion je tu, izvesno, bez premca; jedino on pruža adekvatan komfor. Sudeći po serioznim studijama pravljenim u više turističkih zemalja, avioturisti troše prosečno i do 30 odsto više nego ostali. Računica je, dakako, dokučiva: aerodromima se valorizuju ulaganja u hotele i druge objekte u srazmeri 1 : 2, pa čak i više. To je, zacelo, najjači argument protiv nekih glasova, doduše usamljenih, o prevelikom broju aerodroma u Jugoslaviji, posebno na Jadranu. Teza zagovornika tog



Tito promatra u aerodromskoj zgradi umjetničke radove Mile Kumbatović i Otona Glihe (snimak: Petra Grabovca)

gledišta je uvek ista: postojeći aerodromi nisu dovoljno iskorišćeni. To je zbilja tačno: u 1969. god. sletelo je na sve naše aerodrome nešto preko 66.000 aviona. Ova je brojka stvarno mala. Ali, to je odveć relativno. Pre deset godina bilo je 11 puta manje aviona na našim aerodromima, a putnika čak 15 puta manje. Promet na aerodromima determinisan je pre svega odgovarajućim hotelskim kapacitetima. Inače, stopa porasta prometa aviona i putnika na našim aerodromima, u svim poslednjim godinama, među najvišim je u Evropi i svetu. Ona iznosi

preko 35 odsto. Očekuje se, čak, da će se u narednim godinama ta stopa povećavati. Izvesno je da bi ta stopa bila znatno niža, ukupno uzev, da imamo manje aerodroma. U ovom našem dinamičnom vremenu ne može se zamisliti jedan moderan privredni i kulturni centar, a još manje jedno veće turističko područje, bez vazdušnog saobraćaja. I ne samo to, već iskustvo, i naše, i talijansko, i francusko, i špansko, itd. — pokazuje da je vazdušni saobraćaj *conditio sine qua non* za krupnija ulaganja u hotelsko-ugostiteljske objekte.

Nezamenljiva je uloga avijacije u celokupnom životu svake zemlje, svakog kraja, svakog mesta... Nije, stoga, čini mi se, teško vrednovati značaj napora koje se posljednjih godina ulagale privreda, komune, republike i federacije, uz solidnu podršku naše Armije, u izgradnji i opremanju naših aerodroma i vazdušnih puteva. I nije nimalo slučajno što



Hotel »Vrbniče nad morem« u Vrbniku

je najveći broj aerodroma građen i modernizovan u godinama reforme. Vreme je faktor koji sve više ceni svako: i poslovni čovek, i turist...

Prema ocenama najeminentnijih svetskih eksperata, kvalitet naših aerodroma ne zaostaje za kvalitetom takvih objekata u drugim zemljama, uključiv i one mnogo bogatije.

Jamačno je neprihvatljivo da vazdušni saobraćaj ostane privilegija najvećih centara. Ozbiljne analize pokazuju da je došlo vreme da se

izgradi i mreža sekundarnih aerodroma: u srednjim privrednim centrima, u planinskim i kontinentalnim turističkim područjima, na udaljenim jadranskim ostrvima, u mestima neadekvatno povezanim suvozemnim saobraćajnicama. Ti bi aerodromi bili komplementarni glavnim, primarnim aerodromima.

Porast naše vazdušne flote nije išao u korak s izgradnjom mreže savremenih aerodroma. Razlog je pre svega u krajnje nepovoljnim kreditnim uslovima. Na primer, za celih 7% kredita kod nabavke aviona koristi se beneficirana kamata. Uz to, JAT i drugi naši prevoznici obavljaju saobraćaj isključivo na kratkim i srednjim linijama koje su, i kod najvećih svetskih kompanija, uglavnom na granici rentabiliteta. A akumulativne su jedino dugačke, interkontinentalne linije. Srednje i kratke linije su po pravilu dopunske dugačkim.

Sve turističke velesile imaju moćnu vazdušnu flotu. Mi ne možemo, bar zasad, ići u korak s njima, ali ne smemo, nikako, isuviše zaostajati, jer bi to bio za nas veliki hendikep: u trošku jednog turiste prevoz čini preko 40 odsto ukupnih izdataka. Sem toga, u sve oštrijoj konkurenciji na mediteranskom turističkom tržištu izvesno je da će prednost uvek biti na strani onih zemalja receptivnog turizma koje raspolazu jačom sopstvenom vazdušnom flotom.

Prema realnim procenama, bilo bi moguće, uz adekvatnu podršku zajednice, povećati našu vazdušnu flotu u sledećih 5 godina za 5 puta, a devizni priliv od avio-prevoza čak za 10 puta, te bi on mogao narasti na preko 170 miliona dolara u 1975. godini. Uskoro će se pojaviti naši četveromotorni mlazni avioni na dugačkim linijama. Stupanje u elitno, dopustite mi da se tako izrazim, vazduhoplovno društvo, mada zasad krajnje skromno, predstavlja revolucionaran događaj, par excellence, za naš vazdušni transport. Najzad, pojavljujemo se i mi tamo gde se ubire vazduhoplovni »kajmak«.

Jugoslavija je ostvarila veoma intenzivnu saradnju s mnogim zemljama na svim kontinentima i svetskim organizacijama civilnog vazduhoplovstva. U prošloj godini u redovnom saobraćaju na naše aerodrome sletali su avioni 17 inostranih vazduhoplovnih kompanija, uključiv i najveće, a 50 čarter kompanija letelo je u sezoni, dok su ovioni 39 kompanija preletali našu teritoriju. Ovde, u našoj zemlji, koju mnogi nazivaju »vazdušnim Gibraltarom«, ukrštaju se neke najvažnije svetske vazdušne kompanije. Stopa porasta prometa inostranih aviona u našem vazdušnom prostoru i na našim aerodromima iznosi u poslednje vreme blizu 45% godišnje. Mi smo povezani direktnim vazdušnim linijama sa svim velikim evropskim i svetskim metropolama.

Dozvolite mi da saopštim još jedan podatak. Bezbednost našeg vazdušnog saobraćaja je nešto čime se možemo ponositi: još od 1956. godine dakle punih 14 godina, u našem avionskom saobraćaju nije bilo udesa sa ljudskim žrtvama. Sa takvim bilansom Jugoslavija ide, računato na bazi istog broja aviokilometara, u sam vrh svetske lestvice. Na žalost, sasvim je drukčija slika u našoj maloj avijaciji, sa izuzetkom poštanske, u koju su i efikasnost i bezbednost na visokom nivou.

Druže predsjedniče,

Drugarice i drugovi,

Međunarodni aerodrom »Rijeka« spada u kategoriju najmodernijih objekata ove vrste u zemlji i kažimo, bez bojazni od preterivanja, u Evropi. On je idealno lociran s obzirom na vetar, kvalitetno izgrađen (mada je napravljen u rekordnom roku) i opremljen uređajima koji su »posljednji krik mode« u vazduhoplovstvu. On će opsluživati jedno od naših najvećih turističkih područja. Sigurno je da ovaj aerodrom znači zasad neprocenjivi plus za ceo ova divni i veoma dinamični deo Hrvatske i Jugoslavije: odsad su distance između ovog dela Jadrana i Evrope, kao i drugih kontinenata, mnogostruko skraćene. Vreme će, i to vrlo blisko, pokazati koliko je bio isplativ trud tolikih pregalaca koji su stvorili ovo lepo delo.

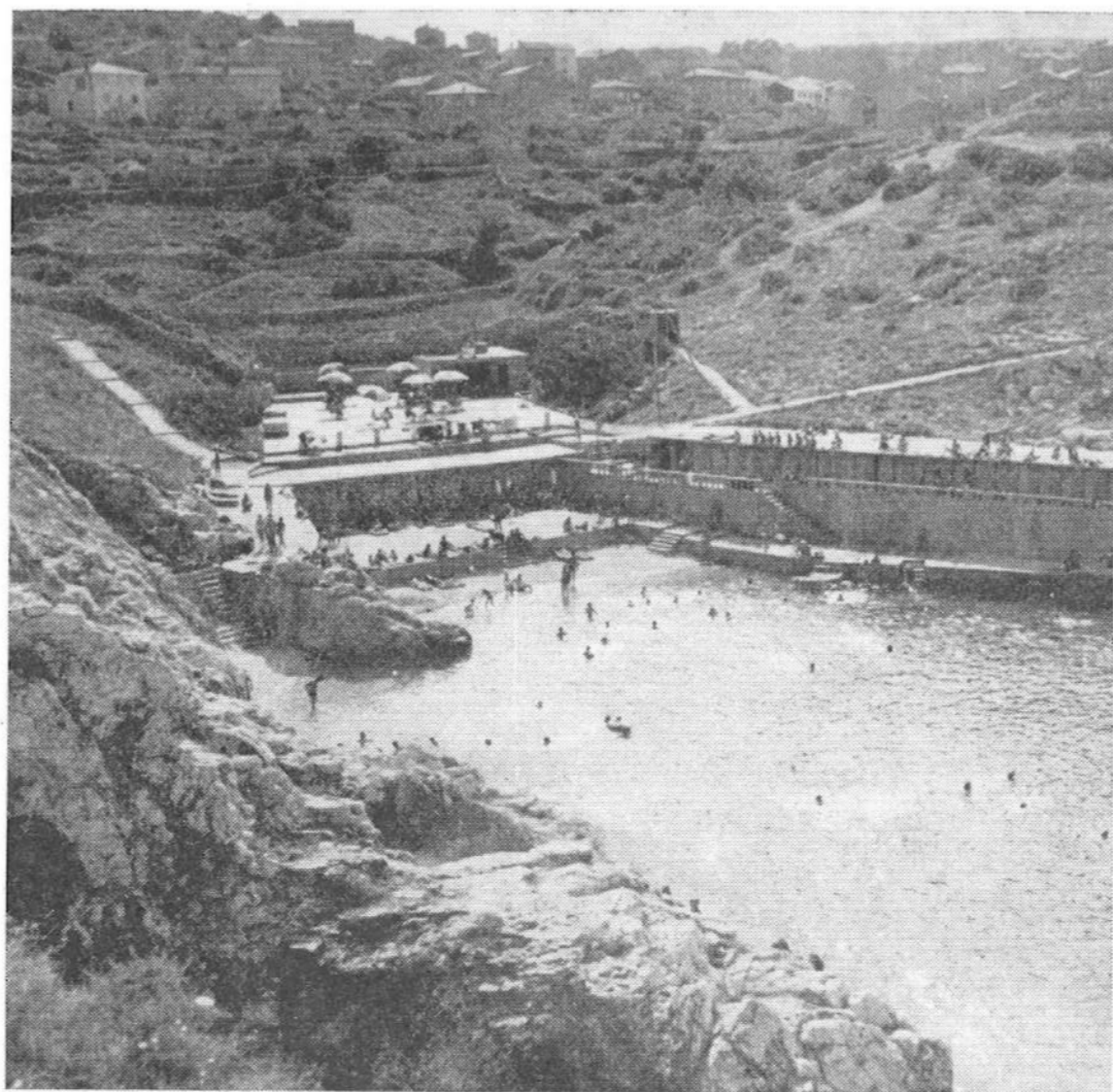
Nijedan aerodrom u Evropi, pa ni oni najveći, nije direktno akumulativan, a indirektno su svi to i još kako. Aerodrom »Rijeka« se zadužio preko svake mere. Morat će se pronalaziti neka drukčija rešenja — kako bi aerodrom mogao valjano vršiti svoju funkciju. Ne zaboravimo da su u celoj Evropi svi infrastrukturni objekti na aerodromima izgrađeni bespovratnim sredstvima. Maltene svuda u svetu aerodrome tretiraju kao i druge komunalne objekte, odnosno kao integralni deo turističke privrede, a tako u nas nije.

Niko ne sumnja da će kolektiv aerodroma »Rijeka« kvalitetno izvršavati ono što od njega očekuju korisnici ovog objekta; činiti sve za što priyatniji boravak i prolaz putnika kroz aerodrom, i u granicama mogućnosti, za što bezbedniji i redovniji saobraćaj. Uveren sam da će aerodromskom kolektivu poslovnost biti uvek u prvom planu.

Od srca vam čestitam, drage drugarice i drugovi iz preduzeća »Aerodrom Rijeka«, i želim vam uspešan rad. Srdačno, takođe, čestitam kontroli letenja, carini, pasoškoj službi, meteorolozima, INI i ugostiteljima. Srećan vam početak, drugarice i drugovi! Živeli!

Hvala na pažnji.

Napomena: Govor koji je održan prilikom puštanja u promet aerodroma »Rijeka« na o. Krku (2. V 1970).

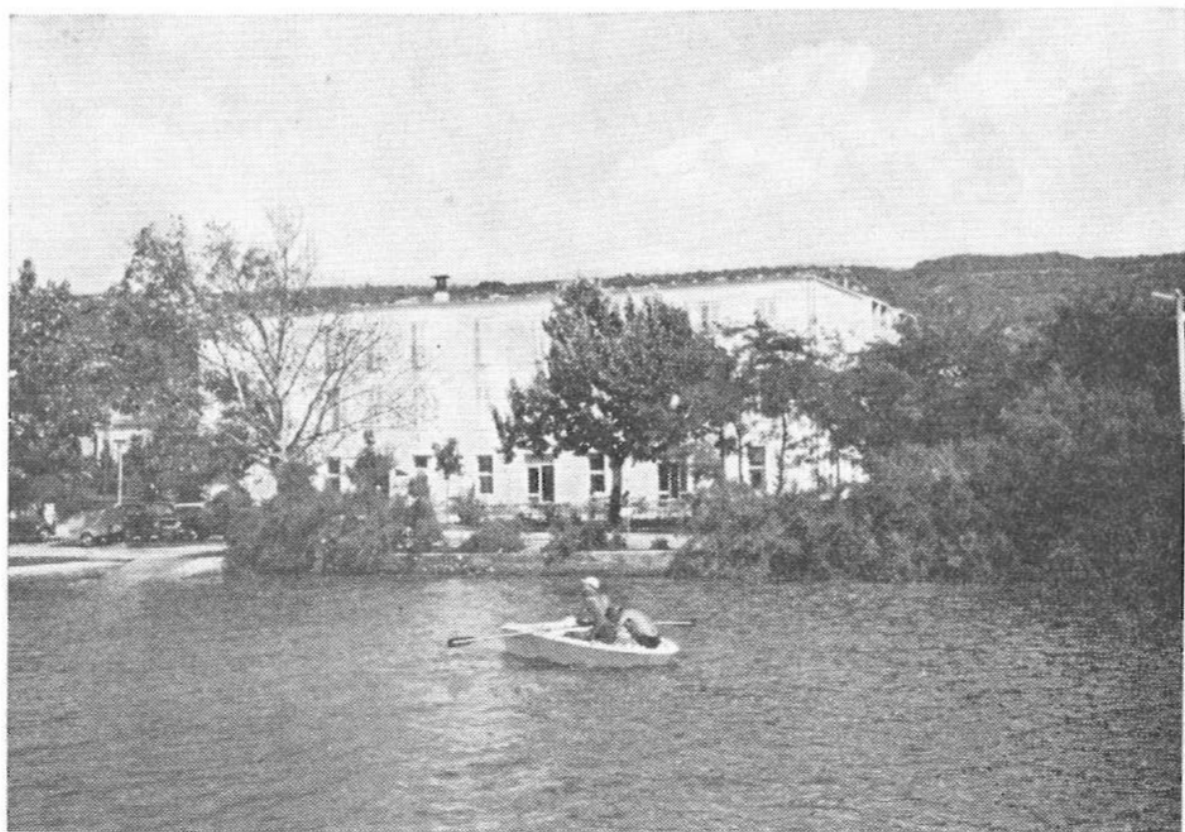


Zgribnica, kupalište u Vrbniku

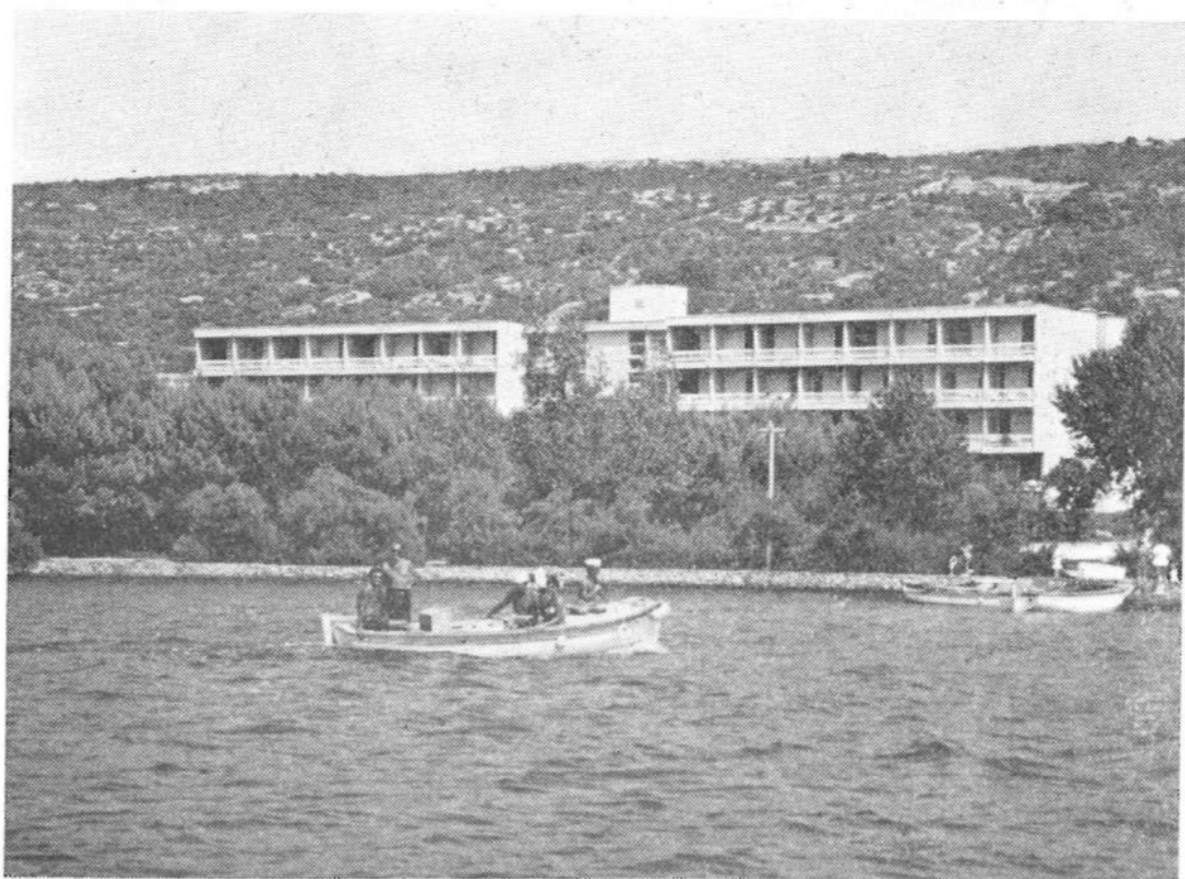


Pogled na Punat





Hotel »Park« u Puntu



Hotel »Park« u Puntu

KRČKI ZBORNIK

2

**KRK
1971**

KRČKI ZBORNIK

POVIJESNOG DRUŠTVA OTOKA KRKA
PODRUŽNICE POVIJESNOG DRUŠTVA HRVATSKE

SVEZAK 2

Urednički odbor:

dr BRANKO FUČIĆ
PETAR STRČIĆ (glavni urednik)
RIKARD ŽIC
RUDOLF ŽIC

Ovaj je svezak uredio:

PETAR STRČIĆ

Slika na koricama: MILA KUMBATOVIĆ (Motiv grba Omišlja)