
УДК: 358.4:355.291.5(497.1)“1948/1951“
323(497.1)“1948/1951“
COBISS.SR-ID 161800969
DOI број: 10.5937/vig2402111K

Језик рада: Српски
Примљен: 27.11.2024.
Прихваћен: 30.12.2024.
Тип рада: оригиналан научни рад

Др Илија Кукобат, научни сарадник
Институт за савремену историју
Београд, Република Србија
Е-mail: ilija.kukobat@isi.ac.rs

Др Немања Митровић, научни сарадник
Институт за савремену историју
Београд, Република Србија
Е-mail: nemanja.mitrovic@isi.ac.rs

ЛЕТ НА ИСТОЧНУ СТРАНУ ГВОЗДЕНЕ ЗАВЕСЕ: ПРЕБЕЗИ ВАЗДУХОПЛОВАЦА ИЗ ЈУГОСЛАВИЈЕ У РУМУНИЈУ 1948–1951.*

АПСТРАКТ: Година 1948. и доношење Резолуције Информбироа представљају један од кључних момената у историји социјалистичке Југославије. Присталице совјетске политике у Југославији могле су бити изложене прогону и хапшењу, због чега су се многи определили за бекство из земље. Неки од њих били су ваздухопловци, међу којима су поуздано забележена четири случаја бекства у Румунију ваздушним путем у периоду од 1948. до 1951. године, у којима је учествовало укупно шест особа. Три су извели припадници Југословенског ратног ваздухопловства, а један – члан Ваздухопло-

* Аутори користе прилику да изразе своју велику захвалност на уступљеним материјалима и сугестијама истраживачима Предрагу Миладиновићу (Београд) и Јосипу Новаку (Вараждин).

вног савеза Југославије. Поред околности везаних за ове догађаје, рад се бави и каснијом активношћу југословенских ваздухопловаца који су пребегли у Румунију.

КЉУЧНЕ РЕЧИ: Југославија, Румунија, ваздухопловство, Резолуција Информбироа, пребези, Југословенско ратно ваздухопловство, Ваздухопловни савез Југославије.

Социјалистичка Југославија и Совјетски Савез су у првим годинама после Другог светског рата имали изузетно блиске односе и развијену војну и привредну сарадњу. Југословенска армија изграђивана је по совјетским узорима, њихови саветници су учествовали у обуци југословенског људства, опрема и техника увезени из СССР-а представљали су материјалну основу армије, формирана су два заједничка југословенско-совјетска предузећа – ЈУСТА и ЈУСПАД. Доношење Резолуције Информбироа означило је обуставу југословенско-совјетске сарадње и почетак отвореног непријатељства између две земље, али и између Југославије и других социјалистичких држава. Део југословенских комуниста је прихватио ставове Информбироа, па су у наредном периоду могли бити подвргнути различитим облицима репресије. Поједине присталице Резолуције Информбироа одлучиле су да напусте Југославију и пређу у неку од суседних социјалистичких земаља, попут Румуније. У неким случајевима се радило о припадницима Југословенске армије (ЈА), посебно онима који су се школовали и усавршавали у Совјетском Савезу. Међу њима је најпознатији случај генерал-пуковника Арса Јовановића, бившег начелника Генералштаба ЈА и начелника Више војне академије ЈА, који је од 1946. до 1948. био на школовању на Вишој војној академији *К. Е. Ворошилов* у Москви. Приликом покушаја бекства у Румунију убијен је 1948. године. Емигранти који би успели да пребегну су уз совјетску помоћ формирали и организације којима је руководио Координациони одбор југословенских политичких емиграната (касније Савез југословенских патриота), као и радио-станицу *Слободна Југославија* са седиштем у Букурешту и више листова.¹

¹ Vojmir Kljaković, „Jovanović, Arso”, u: *Vojna enciklopedija, 4: istorija – Krajina* (Beograd: Redakcija Vojne enciklopedije 1961), 204; Више у: Savo Kržavac i Dragan Marković, *Informbиро, šta je to? Jugoslavija je rekla: ne* (Beograd: Sloboda 1976), 315–318; Бранко Петрановић и Сава Даутовић, *Велика шизма: четрдесетосма* (Подгорица: ЦИД 1999);

Проблем пребега авионом постојао је у Југословенском ратном ваздухопловству (ЈРВ) и пре доношења Резолуције Информбироа, али је одредиште пребега била Западна Европа. Први случајеви прелета на Запад догодили су се већ 1945. године, када су забележена три пребега југословенских ваздухопловаца у иностранство авионом: два у Италију и један у Грчку. Иако је и после 1948. било прелета на Запад, претежно у Италију, југословенски ваздухопловци који су подржавали Резолуцију Информбироа су те године почели да прелећу у источноевропске земље. Примера ради, два југословенска пилота су 1949. успела да у бомбардеру типа Петљаков Пе-2 прелете преко Мађарске у Совјетски Савез. Пребег авионом представљао је најлакши начин да један ваздухопловац напусти земљу. Често су то радили полазећи на редовне летачке задатке, а у тренутку када би нестанак био примећен, већ би било сувише касно да се за њима шаљу дежурни ловачки авиони. „Сваки од 1000 наших пилота могао је у сваком свом лету да слободно и својом вољом одлучује на коју ће се страну сврстати – имајући широке могућности да брзо и релативно лако прелети ка противнику”.² Део ваздухопловаца је бежао из Југославије и на друге начине, претежно копном, али је у овом раду фокус на онима који су југословенско-румунску границу прешли ваздушним путем.³

Први пребег из Југославије у Румунију после доношења Резолуције Информбироа (28. јун 1948) догодио се већ 16. августа 1948. године. Тада је тек унапређени (указом Президијума Народне

Dragoslav Simić i Milan Petrović, *Dražesni KGB – javi se: Radio Slobodna Jugoslavija iz Bukurešta izveštava* (Beograd: Društvo novinara Srbije 2009); Ljubodrag Dimić, *Jugoslavija i Hladni rat. Ogledi o spoljnoj politici Josipa Broza Tita (1944–1974)* (Beograd: Arhipelag 2014), 87–122; Драгослав Михаиловић и др. прир, *Заточеници Голог отока. Регистар лица осуђиваних због Информбироа: документ Управе државне безбедности ФНР Југославије*, (Београд: Архив Србије, Институт за савремену историју 2016); Александар Животић, *Југословенско-совјетске војне супротности (1947–1957). Искушења савезништва* (Београд: Архипелаг, Институт за новију историју Србије 2017); Милан Гулић, *Југословенска држава 1918–2006. Од Прводецембарског акта до Мајског референдума* (Београд: Институт за савремену историју 2023), 593–605, 667–668.

² Цитирано према: Bojan V. Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana* (Beograd: Institut za savremenu istoriju 2017; у даљем тексту: *JRV i PVO*), 71.

³ Milan Micevski i Bojan Dimitrijević, „Beg u Austriju”, *Aerosvet*, br. 19, mart 1992, 40–41; V. Dimitrijević, *JRV i PVO*, 71–72; Илија Кукобат, *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања* (Београд: Институт за савремену историју 2020), 95–96.

скупштине ФНРЈ од 16. јула 1948) ваздухопловни генерал-мајор Перо Попивоца школским авионом типа Поликарпов По-2, евиденцијског броја 0099, прелетео у Темишвар. Већ 7. септембра два југословенска пилота и авиомеханичар су авионом стигли у Румунију како би преузели летелицу. По доласку у Темишвар, установили су да су на Попивоцином авиону југословенске ознаке префарбане, гориво из резервоара испразњено и однете техничке књижице и делови опреме. За враћање тог авиона у Југославију морао је да се искористи део горива из летелице којом су југословенски ваздухопловци приспели у Темишвар пошто су Румуни одбили да уступе потребну количину. Генерал Попивоца је имао веома занимљиву претходну каријеру. Рођен је 1916. у Бјелици код Цетиња. Био је подофицир Југословенске војске, а 1939. је пребачен на место чиновника у Тивту. После окупације Југославије 1941. и избијања устанка ступио је у партизански покрет и из рата изашао као пуковник Југословенске армије. Од 1945. до 1947. био је на школовању у Совјетском Савезу, после чега је постављен за начелника Прве управе Команде ЈРВ.⁴

После пребега у Румунију, Перо Попивоца је постао политички веома активан. Нашао се на месту руководиоца Координационог центра југословенске политичке емиграције у Москви, тела које је окупљало и управљало радом организација просовјетске емиграције и њихових гласила, попут листа *Под заставом интернационализма* и радио-станице *Слободна Југославија* из Букурешта. У југословенској штампи је постао један од симбола издаје. Како је наведено у *Борби* од 15. јуна 1949, био је „недисциплинован, нескроман, славољубив, несамокритичан и увек готов на свађу”. Тврдило се и да је као војни руководица у Словенији током рата партијски кажњаван и због своје неспособности био крив за непотребне жртве у борби. У краткој биографији коју је саставила Управа безбедности Државног секретаријата за послове народне одбране (ДСНО) ФНРЈ наводи се да

⁴ Дипломатски архив Министарства спољних послова Републике Србије (ДАМСП), фонд Политичка архива (ПА), година 1948, Југославија, фасцикла (Ф) 89, пов. бр. 422203, допис Одељења за везу са страним војним представништвима Генералштаба ЈА 3. регионалном одељењу Министарства иностраних послова ФНРЈ, 21. 8. 1948; исто, пов. бр. 425204, препис дописа 2. управе Генералштаба ЈА војном изасланику ЈА у Букурешту, 27. 9. 1948; „Унапређење пуковника Ј. А. у чин генерал-мајора”, *Борба*, 17. 7. 1948, 2; М. Мисевски, В. Dimitrijević, „Beg u Austriju”, 40; Горан Милорадовић и Алексеј Тимофејев прир, *Између две отаџбине: југословенски политички емигранти у Совјетском Савезу 1948–1956. Документи Управе државне безбедности ФНР Југославије* (Београд: Архив Србије, Институт за савремену историју 2016), 222–223; В. Dimitrijević, *JRV i PVO*, 71–72.

је негативне особине испољавао и током школовања у Совјетском Савезу („неморал, пијанство, дрскост, грубост”). Према писању листа *Крила Армије*, појавио се 1952. као учесник „на некаквом конгресу у Бечу, тобоже мировном и демократском, а у суштини једној широко замишљеној паради совјетске спољне политике”. Био је то Конгрес за мир, којем је присуствовао и низ истакнутих присталица совјетске политике из Европе, попут француског физичара Фредерика Жолио-Кирија. Како се даље наводи у овом листу, Попиводе, „изрод” и „бедна фигура издајника наших народа”, тврдио је како стоји на челу широког покрета којем је циљ да окупи све југословенске емигранте без обзира на политичке ставове, укључујући и оне на Западу („не презајући, разуме се, од сарадње и подршке мачековаца, усташа и четника”). Присуствовао је и Деветнаестом конгресу Комунистичке партије Совјетског Савеза 1952. године. Према подацима Управе безбедности ДСНО, дописивао се са родбином у Југославији користећи име Слободан Милорадовић и у преписци исказивао непријатељске ставове, које је делила и његова породица у земљи. У одсуству је био осуђен на 20 година затвора, што је затим преиначено у смртну казну. После побољшања односа између Југославије и Совјетског Савеза и гашења организација политичке емиграције у Источној Европи, прешао је на рад у Аерофлот, где је провео 22 године. Преминуо је у Москви 1978. године.⁵

Наредне, 1949. године, на исти корак су се одлучила још два југословенска ваздухопловца. Командант 119. транспортног пука мајор Берислав Супек и његов начелник штаба мајор Александар Опојевић приморали су, 19. априла, пилота транспортног авиона типа Шчербаков Шће-2 Милутина Обрадовића да после избацавања спортских падобранаца (чланова Ваздухопловног савеза Југославије, ВСЈ) прелети румунску границу и слети у Темишвар. Берислав Супек, рођен 1909. у селу Тешањ код Загреба, као ученик гимназије постао је ко-

⁵ *Dezerteri iz JNA 1945–1957. godine* (Београд: Државни секретаријат за послове народне одбране 1958), 538–539; *Између две отаџбине*, 222–223; „*Револуционари и патриоти* које брани совјетска нота”, *Борба*, 15. 6. 1949, 3; „Како живе и шта раде ‘политемигранти’ у Румунији”, *Борба*, 7. 9. 1949, 4; „Мировна стратегија издајника Пере Попиводе”, *Крила Армије*, бр. 217, 22. 12. 1952, 3; Slobodan Pauljević *Strašno buđenje* (Rijeka: Otokar Keršovani 1982), 97–101; М. Мичевски, В. Димитријевић, „Бег у Аустрију”, 40; D. Simić, М. Petrović, *nav. delo*, passim; Каори Кимура, „Четыре совещания югославской политэмиграции в СССР и странах ‘народной демократии’ и их роль в антититовской кампании в 1948–1954 гг.”, у: *Вместе в столетии конфликтов. Россия и Сербия в XX веке*, ред. К. В. Никифоров, М. Белаяц, А. А. Силкин (Москва: Институт славяноведения РАН 2016), 324–348; В. Димитријевић, *JRV i PVO*, 71–72.

муниста, али је затим престао да се бави партијским радом. Завршио је Поморску академију и пре Другог светског рата био официр Краљевске морнарице, најпре на бродовима, да би се затим прешколовао за пилота хидроавијације. Према тврдњама публициста Драгана Марковића и Сава Кржавца, већ тада је био заврбован да ради за италијанску, британску и немачку обавештајну службу. После слома Краљевине Југославије 1941. ступио је у Зракопловство Независне Државе Хрватске, прошао преобуку за пилота ловачке авијације у Немачкој и био упућен на Источни фронт у саставу Хрватске зракопловне легије. Управљајући ловачким авионом Месершмит Бф 109Е-7, 27. априла 1942, слетео је иза совјетских линија и тиме постао први пребег из ове јединице. У јулу 1949. године *Крила Армије* и *Борба* објавили су исти непотписани чланак у којем се тврдило да је Супек пре Другог светског рата био усташки симпатизер, да је веома радо ступио у Зракопловство НДХ, да је послат у Немачку на летачку обуку где је постао и агент Гестапоа и да је 1942. на совјетску страну фронта залутао, наводно изгубивши присебност пошто се нашао под ватром противавионске артиљерије. Такође је оптуживан и да је постао совјетски агент задужен за обавештајни рад, најпре у Првој југословенској бригади Црвене армије, а касније и међу југословенским питомцима послатим на летачку обуку у град Енгелс. У Југославију се вратио 1946. године. Како наводи Бојан Димитријевић, „његово име је постало синоним за издајство у ваздухопловству у то време”. Према подацима Управе безбедности ДСНО, у Румунији је важио за једну од најповерљивијих личности политичке емиграције и активног учесника пропагандне кампање против југословенског државног и партијског руководства радом у емигрантској штампи и на радио-станици. Наводно се и „према осталим емигрантима односио брутално и није бирао средства за постизање својих каријеристичких и егоистичких циљева, ради чега је био омрзнут од стране емиграната”. Осуђен је у одсуству на 20 година затвора, да би Врховни војни суд ту казну преиначио у смртну.⁶

Други пребег, Александар Опојевић, рођен је 1924. у Адашевцима код Шида. У НОВЈ је ступио 1942. године, а током 1946. и 1947.

⁶ *Dezerteri iz JNA 1945–1957. godine*, 639; „Гестаповски агент у улози 'револуционара' и 'патриоте'”, *Крила Армије*, 6. 7. 1949, 3 (исто у: *Борба*, 12. 7. 1949, 3); D. Marković, S. Kržavac, *nav. delo*, 167–168; M. Micevski, B. Dimitrijević, „Beg u Austriju”, 40; B. Dimitrijević, *Jugoslovenska narodna armija 1945–1959* (Beograd: Institut za savremenu istoriju 2014), 170–172; B. Dimitrijević, *JRV i PVO*, 71; Danijel Frka, Josip Novak i Siniša Pogačić, *Zrakoplovstvo Nezavisne Države Hrvatske 1941–1945* (Zagreb: Školska knjiga 2021), 267.

се налазио на школовању у Совјетском Савезу. После бекства био је активан у пропаганди против југословенског руководства, држао предавања и писао чланке за емигрантску штампу. У више наврата је путовао у друге социјалистичке земље и похађао партијску школу. Према изјави једног југословенског повратника из Румуније, заузео је непријатељски став према Београдској декларацији из 1955. године и побољшању односа између Југославије и Совјетског Савеза, па је чак спречавао повратак политичких емиграната у Југославију. Попут Супека, осуђен је на 20 година затвора, да би казна затим била преиначена у смртну.⁷

Пилот Милутин Обрадовић рођен је 1919. у селу Мађере код Прокупља. До 1940. године био је трговачки помоћник, а у Крагујевцу је те године завршио пилотску школу Ваздухопловства војске за предвојничку обуку. Током окупације Југославије неколико месеци је био на принудном раду у борском руднику, одакле је побегао. У НОВЈ је ступио 1944. године. Пет дана пред прелет у Румунију пребачен је у резерву и био постављен на место шефа падобранског центра ВСЈ у Београду. Како је тврдио у изјави датој 2003. београдском листу *Политика*, Супек и Опојевић су пристали да га пусте да се врати у Југославију тако што би они одмах по слетању изашли из авиона, а Обрадовић би брзо кренуо на полетање, али му се после слетања испред авиона испречио аутомобил румунске војске. Према подацима Управе безбедности ДСНО, једно време се колебао око повратка у Југославију, али је затим активно учествовао у антијугословенској делатности. Према нормализацији односа између Југославије и Совјетског Савеза заузео је позитиван став, а у писмима двојици колега из 119. пука наводио је да је на дезертерство био приморан, да тешко живи и да жели да се врати у Југославију. Није му суђено, будући да се сматрало да је присилно одведен из земље и да се очекивао његов повратак.⁸

Занимљива је и каснија судбина учесника овог лета. Милутин Обрадовић није успео да настави летачку каријеру у Румунији, па је касније радио као возач, затим на румунском државном радију, а након завршене филмске академије и као телевизијски и филмски сниматељ. Успео је да добије југословенски пасош 1970. године. Александар Опојевић је остао политички активан и непријатељски

⁷ *Dezerteri iz JNA 1945–1957. godine*, 481–482.

⁸ *Dezerteri iz JNA 1945–1957. godine*, 477; Александар Апостоловски, „Повратак отетог пилота”, *Политика*, 9. 2. 2003, А11.

настројен према југословенском руководству. Смртно је страдао 1975. у Букурешту приликом акције хапшења Влада Дапчевића коју је спровела југословенска Служба државне безбедности. Берислав Супек се после амнестије вратио у Југославију.⁹

Године 1950. дошло је до јединог случаја бекства авионом једног члана ВСЈ у Румунију. Мијо Пушић (или Пушич), летач Савезног ваздухопловног једриличарског центра (СВЈЦ), прелетео је 10. децембра из Вршца у Темишвар авионом типа Бикер 131 *Јунгман* војног евиденцијског броја 0856 и цивилне регистрације YU-CSD (летелице које је ЈРВ уступило ВСЈ задржавале су војне бројеве поред цивилних ознака). Мотиви његовог пребега нису јасни. Пушић је важио за једног од највиђенијих југословенских једриличара свог времена. Учествовао је на Другом савезном ваздухопловном слету, одржаном у Руми од 3. до 14. јула 1949, и такмичио се у више категорија као члан екипе СВЈЦ. Остварио је запажене резултате, освојивши прелазни пехар Савезног одбора ВСЈ и 2.000 динара од Савеза ратних војних инвалида за најбољи слободни прелет у мушкој конкуренцији на једноседима (Рума–Лесковац, 286 км и 1.610 метара релативне висине). Био је и носилац два савезна рекорда на једрилицама једноседима, оба постигнута 1949. године: трајање лета (22 сата и пет минута) и лет до одређеног циља са повратком на почетну тачку (Вршац–Панчево–Вршац, 116 км). Наредне године није учествовао на Савезном ваздухопловном слету пошто је као резервни пилот био члан југословенске екипе упућене на Светско првенство у једриличарству, које је одржано у шведском месту Еребро од 3. до 16. јула 1950. године. Међутим, није учествовао у такмичарском програму. У априлу 1950. године била му је посвећена репортажа у листу *Народна крила*, гласилу ВСЈ. Према овом чланку, једриличарством је почео да се бави 1946. године, да би убрзо постао и инструктор једриличарства у школама Ваздухопловног савеза Словеније, а затим и инспектор за технику пилотирања у СВЈЦ у Вршцу. Министарство иностраних послова ФНРЈ је, 28. децембра 1950, упутило ноту Амбасади Румунске Народне Републике (РНР) у Београду у којој је наведено да је Пушић прелетео на румунску територију изгубивши оријентацију, тражећи

⁹ М. Micevski, В. Dimitrijević, „Beg u Austriju”, 40; А. Апостоловски, „Повратак отетог пилота”, А11; Slavko Ćuruvija, *Ibeovac: ja, Vlado Dapčević* (Београд: Филип Вишњић 1990), 107–109; Јон Миај Паћера, *Crveni horizonti: dnevnik šefa jedne komunističke špijunske službe* (Београд: Акваријус 1990), 436–437; Srđan Cvetković, „Neoibeovci: obračun sa postsovjetskom opozicijom u SFRJ i kidnapovanje Vlade Dapčevića”, *Istorija 20. veka*, br. 2/2012, 147–164.

да се обезбеди његов повратак у Југославију, као и повраћај авиона. Овај захтев је остао без одговора, па је 17. новембра 1951. упућена нова нота којом је захтеван само повраћај авиона чије је задржавање у Румунији окарактерисано као безразложно и противправно. Румунске власти су повраћај авиона *Јунгман* покушавале да повежу са својим захтевом да из Југославије буде испоручен пилот Аурел Влајку, којег су, 1949. године, двојица официра наводно принудила да их пребаци у Југославију. О повратку Пушића у Југославију више није било речи. Публицисти Драгослав Симић и Милан Петровић наводе да је Мијо Пушич био новинар и спикер на словеначком језику на радио-станици *Слободна Југославија* у Букурешту од 1952. до 1954. године. Није могуће тврдити да ли се тиме бавио добровољно или под неким видом принуде, нити је било могуће доћи до поузданих података о његовом даљем раду и судбини. Авион је јула 1952. у Југославију пребацио пилот Богољуб Вишњић (1928–2020), у то време такође инструктор у СВЈЦ.¹⁰

Наредно бекство догодило се 1951. године. Пилот-потпоручник Петар Митровић из 117. ловачког пука ЈРВ, стационараног на Батајници, нестао је 2. августа током тренажног ноћног лета на авиону типа Злин 381, евиденцијског броја 9159. Према монографији овог пука, Митровићев нестанак је забележен као „бекство у иностранство”. Према подацима Управе безбедности ДСНО, Митровић је рођен 1925. у Милочанима код Никшића. Године 1944. ступио је у НОВЈ, а Ваздухопловно војно училиште похађао је од 1947. до 1949. године. По доласку у Румунију најпре је био у затвору, одакле је касније пуштен. Изучио је месарски занат и живео у месту Сучава са девојком и дететом. Пошто није добио прилику за даље школовање, „живчано је оболео, све му је досадило и покајао се што је пребегао у Румунију”. Тачни разлози његовог дезертерства нису утврђени, а није му суђе-

¹⁰ ДАМСП, ПА, год. 1952, Румунија, Ф. 73, пов. бр. 42810, копије ноте Министарства иностраних послова ФНРЈ Амбасади РНР у Београду, 28. 12. 1950; исто, копија ноте Министарства иностраних послова ФНРЈ Амбасади РНР у Београду, 17. 11. 1951; исто, телеграми између Амбасаде ФНРЈ у Букурешту и Министарства иностраних послова ФНРЈ, 15. 2, 21. 2. и 29. 2. 1952; усмена изјава Богољуба Вишњића дата Илији Кукобату, Београд, 3. мај 2016; „Пилот-једриличар Мијо Пушић”, *Народна крила*, бр. 4/1950, 35–36; D. Simić, M. Petrović, *nav. delo*, 69. О учешћу Пушића на наведеним такмичењима видети *Народна крила*, бр. 7–8/1949. и бр. 8/1950; Petre Opreiș, „Aspecte privind câteva evadări aeriene din România (1946-1971)”, in: *Marginalități, periferii și frontiere simbolice. Societatea comunistă și dilemele sale identitare*, *Anuarul ICCMER*, vol. 9 (2014), coordonatorii: Ștefan Bosomitu, Luciana M. Jinga, 152.

но пошто се првобитно сматрало да је погинуо управљајући авионом који је пао у Дунав.¹¹

У току 1951. године забележен је још један наводни случај бекства авионом у Румунију, о којем постоје само основне информације. Према Бојану Димитријевићу, ваздухопловни официр Владо Попиво-да се са још три особе придружио свом брату Перу у емиграцији, али се не наводи када су тачно пребегли, под којим околностима, којим авионом, где су слетели, нити ко су били Попиводини сапутници. Поред тога, према подацима Управе безбедности ДСНО, Перо Попиво-да је имао два брата од којих се ниједан није звао Владо, већ Спасоје и Лазар. Спасоје, капетан ЈА, због подршке Резолуцији Информбироа изгубио је чин и избачен је из војске, а обојица су једно време били у затвору. После ослобађања су 1955. године пребегли у Албанију, одакле су се дописивали с Пером. Није немогуће да се радило о неком њиховом даљем рођаку.¹²

Дешавало се да југословенски ваздухопловци нехотице по-вређују ваздушни простор Румуније јер је вршачки аеродром био (и данас је) близу државне границе. Наводимо два случаја у којима је дошло до слетања једриличара СВЈЦ са румунске стране границе. Четрнаестог јула 1948. године, Средоје Пајић, заменик команданта СВЈЦ, полетео је из Вршца на једрилици типа *Орлик* и слетео у око-лини Арада. Жандармерија га је без испитивања предала органима државне безбедности, који су га задржали у Араду до 5. августа када је спроведен у Жомбољ и предат југословенским пограничним орга-нима. Према писму Савезног одбора ВСЈ Министарству иностраних послова ФНРЈ од 19. августа 1948, из Румуније за тих двадесетак дана колико је Пајић био у притвору није стигло никакво обавештење о њему. У Румунији су га „[...] обмањивали, а појединци су бацали увре-де на наше највише државне руководиоце, а посебно на друга Тита”, што може значити да је убеђиван да остане у Румунији или су то били покушаји провокације. Поред тога, румунске власти су задржа-ле једрилицу, падобран и барограф (уређај за бележење параметара лета). Уз једрилицу, у Румунији се налазио и један летећи модел који

¹¹ *Dezerteri iz JNA, 446–447; Bojan Dimitrijević i Milan Micevski, 117. Ilovački puk, 352. izviđačka avijacijska eskadrila, 200. vazduhoplovna baza* (Niš: Galaksija 2015), 192.

¹² *Dezerteri iz JNA 1945–1957. godine, 538–539; B. Dimitrijević, JRV i PVO, 71.*

је, крајем јула 1948, током Трећег савезног такмичења летећих модела, одржаног у Новом Саду, због ветра прелетео границу и слетео код Жомбоља, после чега је однет у канцеларију државне безбедности у Темишвару. Југословенска амбасада у Букурешту је нотом од 14. септембра 1948. захтевала повраћај наведених средстава, а румунско Министарство иностраних послова је, 16. октобра 1948, одговорило да ће једрилица и модел бити предати југословенским пограничним органима у најскоријем року.¹³

Још један такав случај догодио се 1949. године. Наиме, 14. априла Бруно Зампијери, италијански грађанин са боравишном дозволом у ФНРЈ, члан Комунистичке партије Југославије и инструктор једриличарства у Вршцу, полетео је у једрилици регистрације YU-4001 са тамошњег аеродрома за Пожаревац. Оданде се није јавио, а са карауле Куштиљ код Вршца је јављено да је једрилица црвене боје виђена на висини од око 700 метара како прелеће румунску границу ношена ветром. Амбасада ФНРЈ у Букурешту је нотом од 20. априла затражила да пилот и једрилица буду пронађени и враћени у Југославију, што се и догодило већ 28. априла. Зампијери је 3. маја 1949. поднео детаљан извештај о овом догађају. Полетевши из Вршца, узео је курс ка Раму и успео да достигне висину од 1200 метара, али се затим спустио на 600 метара у околини села Војводинци због слабих успоних ваздушних струјања. У том рејону је прелетео југословенско-румунску границу и нашао се над селом Милковени, када је на њега отворена ватра са земље. Зампијери је почео да понире, мислећи да га југословенски војници упозоравају да је сувише близу границе и почео да кружи како би се оријентисао. Угледавши војнике на земљи, схватио је да не носе југословенске униформе, али више није могао да се врати на другу страну границе, те је слетео на ливаду поред села Милковени, где га је ухапсило шест војника и један официр, с којим се споразумевао на француском језику. После задржавања у караули, спроведен је са расклопљеном једрилицом у село Жам, у команду неке јединице, где је испитиван о снази и распореду југословенских јединица у близини границе. На питања је давао одговоре за које је мислио да

¹³ ДАМСП, ПА, год. 1948. Румунија, Ф. 89, пов. бр. 422450 и 422451, дописи Министарства иностраних послова ФНРЈ Амбасади ФНРЈ у Букурешту, 28. 8. 1948, са писмом Савезног одбора ВСЈ од 19. 8. 1948; исто, пов. бр. 425530, нота Амбасаде ФНРЈ у Букурешту Министарству иностраних послова Румунске Народне Републике, 14. 9. 1948; исто, пов. бр. 427573, нота Министарства иностраних послова Румунске Народне Републике Амбасади ФНРЈ у Букурешту, 16. 10. 1948. У документима се не помиње регистарска ознака једрилице.

Румуни желе да чују, настојећи да југословенске јединице представи што јачим. Затим је наредног дана спроведен у државну безбедност у Оравици, где су према њему поступали прилично коректно. Предлагано му је да остане у Румунији и да, ако то не жели, може да оде у СССР, где је било још југословенских авијатичара, међу којима и Перо Попивоца. Инсистирао је на томе да жели само да се врати у Југославију. Из државне безбедности је спроведен у затвор, где је упознао једног Србина, Николу Радосављевића, с којим се спријатељио и који му је рекао да је затворен зато што је вршио пропаганду у корист Југославије, као и да је таквих лица још много. Упознао је и једног румунског студента, ухапшеног зато што је хтео да пребегне у Југославију, где је намеравао да ступи у контакт са Британцима како би отишао на школовање у Оксфорд. Време проведено у затвору Зампијери је користио да другим затвореницима објасни стање у Југославији. Стекао је утисак да народ не верује у антијугословенску пропаганду која је долазила из врхова власти. Навео је и да се „шеф затвора“ према њему понашао „веома културно“, доносећи му хлеб и сланину поред редовног затвореничког следовања. Разговарајући са румунским пограничним званичницима, настојао је да их убеди да се процедуре за повратак залуталих једриличара преко границе упросте и скрате, будући да је њима, због природе летелица, било много теже да поштују границу него пилотима авиона. Коначно, 28. априла је превезен аутомобилом до југословенске границе заједно са једрилицом, после чега је извршена комисијска примопредаја. По повратку из Румуније, Зампијери је отпуштен из ВСЈ и забрањено му је летење пошто је прекршио наредбу Савезног одбора ВСЈ о најстрожој забрани прелета у друге земље и „зато што је имао неправилно држање пред румунским властима“.¹⁴

¹⁴ ДАМСП, ПА, год. 1949, Румунија, Ф. 93, пов. бр. 46918, телеграм Министарства иностраних послова ФНРЈ Амбасади ФНРЈ у Букурешту, 18. 4. 1949; исто, пов. бр. 47587, забелешка, без датума; исто, пов. бр. 49239, препис ноте Амбасаде ФНРЈ у Букурешту Министарству иностраних послова РНР, 21. 4. 1949; исто, допис Министарства унутрашњих послова ФНРЈ Министарству иностраних послова ФНРЈ, 25. 5. 1949. са приложеним извештајем; исто, пов. бр. 410524, препис ноте Министарства иностраних послова РНР Амбасади ФНРЈ у Букурешту, 7. 6. 1949. Тип једрилице на којој је Зампијери слетео у Румунију није било могуће поуздано утврдити (у документима се наводи „Kevely“ и „Chevely“).

Погоршање односа између Југославије и других социјалистичких земаља које је уследило после доношења Резолуције Информбироа навело је неке њене присталице у редовима југословенских комуниста да напусте земљу из страха од хапшења или жеље да се активирају у борби против државног и партијског вођства. У периоду од 1948. до 1951. године забележена су четири случаја пребега ваздушним путем из Југославије у Румунију. Три су извршили припадници ЈРВ, а један – члан ВСЈ. Мотиви су у два случаја извесно били идеолошки, имајући у виду каснију активност њихових учесника, Пера Попиводе, Берислава Супека и Александра Опојевића, као неких од водећих личности коминформовске емиграције у Источној Европи. Један пилот, Милутин Обрадовић, био је невољна жртва Супека и Опојевића, мада се касније и сам укључио у пропагандну кампању против Југославије. Мотиви још два пребега, Мије Пушића (јединог цивилног пребега) и Петра Митровића, нису могли бити потпуно разјашњени, као ни њихов каснији животни пут. Поуздано је утврђено да се само Берислав Супек вратио у Југославију. Попивода је умро у Совјетском Савезу, Опојевића је убила југословенска Служба државне безбедности у Букурешту 1975. године, док је Обрадовић живео и радио у Румунији, повремено посећујући Југославију. Ови пребези показали су спремност дела југословенских ваздухопловаца стаљинистичког опредељења да напусте земљу и придруже се истомишљеницима у иностранству у борби за идеје које су сматрали исправним.

Референце

Cvetković, Srđan. „Neoibeovci: obračun sa postsovjetskom opozicijom u SFRJ i kidnapovanje Vlade Dapčevića”. *Istorija 20. veka*, br. 2/2012, 147–164.

Ćuruvija, Slavko. *Ibeovac: ja, Vlado Dapčević*. Beograd: Filip Višnjić, 1990.

Dimitrijević, Bojan. *Jugoslovenska narodna armija 1945–1959*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2014.

Dimitrijević, Bojan i Milan Micevski. *117. lovački puk, 352. izviđačka avijacijska eskadrila, 200. vazduhoplovna baza*. Niš: Galaksija, 2015.

- Dimitrijević, Bojan B. *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protiv-vazдушna odbrana*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2017.
- Dimić, Ljubodrag. *Jugoslavija i Hladni rat. Ogledi o spoljnoj politici Josipa Broza Tita (1944–1974)*. Beograd: Arhipelag, 2014.
- Frka, Danijel, Josip Novak i Siniša Pogačić. *Zrakoplovstvo Nezavisne Države Hrvatske 1941–1945*. Zagreb: Školska knjiga, 2021.
- Гулић, Милан, *Југословенска држава 1918–2006. Од Прводецембарског акта до Мајског референдума*. Београд: Институт за савремену историју, 2023.
- Животић, Александар. *Југословенско-совјетске војне супротности (1947–1957). Искушења савезништва*. Београд: Архипелаг, Институт за новију историју Србије, 2017.
- Кимура, Каори. «Четыре совещания югославской политэмиграции в СССР и странах «народной демократии» и их роль в антититовской кампании в 1948–1954 гг.», у: *Вместе в столетии конфликтов. Россия и Сербия в XX веке*, ред. К. В. Никифоров, М. Беляц, А. А. Силкин, 324–348. Москва: Институт славяноведения РАН, 2016.
- Kljaković, Vojmir. „Jovanović, Arso”, у: *Vojna enciklopedija, 4: istorija – Krajina*. Beograd: Redakcija Vojne enciklopedije, 1961.
- Kržavac, Savo i Dragan Marković. *Informbiro, šta je to? Jugoslavija je rekla: ne*. Beograd: Sloboda, 1976.
- Кукобат, Илија. *Совјетски утицаји на југословенско ваздухопловство 1944–1949: између сарадње и супротстављања*. Београд: Институт за савремену историју, 2020.
- Милорадовић, Горан и Алексеј Тимофејев, прир. *Између две отаџбине: југословенски политички емигранти у Совјетском Савезу 1948–1956. Документи Управе државне безбедности ФНР Југославије*, Београд: Архив Србије, Институт за савремену историју, 2016.
- Михаиловић, Драгослав, Мирослав Јовановић, Горан Милорадовић и Алексеј Тимофејев, прир. *Заточеници Голог отока. Регистар лица осуђиваних због Информбироа: документ Управе државне безбедности ФНР Југославије*, (Београд: Архив Србије, Институт за савремену историју, 2016).

Micevski, Milan i Bojan Dimitrijević. „Beg u Austriju”. *Aerosvet*, br. 19, mart 1992, 40–41.

Opriş, Petre. „Aspecte privind câteva evadări aeriene din România (1946-1971)”, in: *Marginalități, periferii și frontiere simbolice. Societatea comunistă și dilemele sale identitare*, Anuarul IICCMER, vol. 9 (2014), coordonatorii: Ștefan Bosomitu, Luciana M. Jinga, 143–157.

Раџера, Јон Миај. *Crveni horizonti: dnevnik šefa jedne komunističke špijunske službe* (Beograd: Akvarijus 1990), 436–437;

Pauljević, Slobodan. *Strašno buđenje*. Rijeka: Otokar Keršovani, 1982.

Петрановић, Бранко и Сава Даутовић. *Велика шизма: четрдесетосма*. Подгорица: ЦИД, 1999.

Simić, Dragoslav i Milan Petrović. *Dražesni KGB – javi se: Radio „Slobodna Jugoslavija” iz Bukurešta izveštava*. Beograd: Društvo novinara Srbije, 2009.

Ilija Kukobat, PhD (1993), Research Associate
Institute for Contemporary History
Belgrade, Republic of Serbia
E-mail: ilija.kukobat@isi.ac.rs

Nemanja Mitrović, PhD (1994), Research Associate
Institute for Contemporary History
Belgrade, Republic of Serbia
E-mail: nemanja.mitrovic@isi.ac.rs

FLIGHT TO THE EASTERN SIDE OF THE IRON CURTAIN: AVIATORS DEFECTING FROM YUGOSLAVIA TO ROMANIA 1948-1951.

(Summary)

In the first years after the Second World War, Socialist Yugoslavia was a close ally of the Soviet Union. However, increasing differences between the leaderships of the two countries led to an end of such cooperation and open hostilities, symbolised by the Resolution of the Cominform, published in

1948. Some Yugoslav communists supported the Soviet course, which turned them into enemies of the Yugoslav state and the Communist Party. Some of them decided to escape the country. Among them were some aviators, who had the best chance of escaping by using aircraft. Four confirmed cases of defection by air to Romania occurred between 1948 and 1951. The first defector was Major-General Pero Popivoda, who flew from Belgrade to Timisoara in August 1948. He later became the leader of Yugoslav communist emigrees in Eastern Europe. In 1949, Colonel Berislav Supek and Major Aleksandar Opojević of the 119th Transport Regiment of the Yugoslav Air Force forced the pilot of a transport plane on a regular flight, Milutin Obradović, to transport them to Timisoara. In 1950, Mijo Pušić, instructor at the Federal Gliding Centre of the Aeronautical Union of Yugoslavia at Vršac, also flew an airplane to Timisoara. It is unclear whether he did this on purpose or by accident. In 1951, Second Lieutenant Petar Mitrović of the 117th Fighter Regiment used a night training flight to defect to Romania. Except for Mitrović, all the other defectors were actively participating in the propaganda campaign led by the Soviet Union and its satellites against Yugoslavia and its leaders in the late 1940's and early 1950's. They worked for the Free Yugoslavia (Slobodna Jugoslavija) radio station in Bucharest, published articles in emigree newspapers, and participated in Soviet-led political gatherings and organisations. In the cases of Popivoda and Supek, their defections and later activity led to them being vilified in the Yugoslav press. Their activity was suspended after the normalisation of Yugoslav-Soviet relations, starting in 1955. Among them, P. Popivoda died in the USSR in 1978; B. Supek returned to Yugoslavia; M. Obradović remained in Romania and worked as a journalist and film cameraman, occasionally visiting Yugoslavia. A. Opojević was killed in 1975 by agents of the Yugoslav State Security Service during the arrest of Yugoslav dissident Vlado Dapčević in Bucharest. It was not possible to determine the fate of Pušić and Mitrović.

KEY WORDS: Yugoslavia, Romania, aviation, Cominform resolution, defectors, Yugoslav Air Force, Aeronautical Union of Yugoslavia.