

УДК 94:314.15(=135.1)(497.1)"1949/1953"  
355.354-051(498)

DOI <https://doi.org/10.31212/tokovi.2025.1.mit.263-290>

Оригинални научни рад/Original scientific paper

Примљен/Received: 27. 11. 2024.

Прихваћен/Accepted: 6. 3. 2025.

*Немања МИТРОВИЋ*

Институт за савремену историју

[nemanja.mitrovic@isi.ac.rs](mailto:nemanja.mitrovic@isi.ac.rs)

ORCID: 0000-0002-7322-0691

*Илија КУКОБАТ*

Институт за савремену историју

[ilija.kukobat@isi.ac.rs](mailto:ilija.kukobat@isi.ac.rs)

ORCID: 0000-0002-3855-2551

***Бекџиво ваздухом: Пребези румунских ваздухопловаца  
у Југославију 1949–1953.***

АПСТРАКТ: Сукоб Југославије са Информбироом довео је до погоршања односа Југославије и Румуније. Једна од појава која је пратила такав развојни ток било је емигрирање цивила и војних лица. Бекства су најчешће извођена преко равног Баната или Дунава. Бројчано мањи, али по важности значајнији од ових били су пребези авионима. Рад на основу доступних извора и литературе анализира пребеге румунских пилота у ФНРЈ током периода Информбироа 1948–1953, са циљем да открије мотиве, разјасни околности и спозна њихов дубљи значај. Такође, у раду је пажња посвећена и улози коју су преговори о размени летелица имали за нормализацију односа двеју држава након Стаљинове смрти.

Кључне речи: Југославија, Румунија, Резолуција Информбироа, пребези, емиграција, азил, пилоти, ваздухопловство

### Околности и мошиви

Иако је историја ваздухопловства тема којом се историчари баве деценијама, досада објављени радови су се у највећем броју фокусирали на развој авио-индустрије, борбenu употребу авијације, ваздушни саобраћај, као и на значајне фигуре – конструкторе и пилоте. Једна тема која је до данас остала донекле занемарена јесте „бекство ваздухом” (рум. „evaziuni aeriene”), односно коришћење авиона за бег у другу земљу од стране људи који су из различитих разлога морали да напусте своју матицу. Ни румунским пилотима оваква бекства нису била страна. Први примери су забележени током Другог светског рата, а њихов број се драстично повећао након увођења комунистичког режима.<sup>1</sup>

После рата, ново друштвено уређење, наметнута власт комуниста, сиромаштво, репресија, али и искоришћавање Румуније од стране СССР-а изазвали су огромно нерасположење народа. Код становништва се због тога често јављала жеља за напуштањем матице. Таква атмосфера изазвала је реакцију власти, која је низом мера успоставила строгу контролу граница и увела ригорозне услове за добијање дозвола за одлазак у иностранство.<sup>2</sup> У таквом поретку легалан прелазак границе је многим био готово немогућ. Бекство је било једина опција за спас. Било да се радило о покушајима преласка границе путем копна, воде или ваздуха, сваки је био веома ризичан. Највеће шансе за илегални прелазак налазиле су се у ваздуху. Од тренутка када авион полети могућност да се бекство спречи било је минимално. О томе сликовито говоре следеће речи југословенских безбедносних органа, суочених са сличним проблемима у првим годинама после Другог светског рата, а нарочито после Резолуције Информбироа: „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.”<sup>3</sup> Осим губитка пилота и авиона, велика опасност претила је и од одавања строго по-

1 Keith Hitchins, *A Concise History of Romania* (Cambridge: Cambridge University Press, 2014), 224; Ion Gudju, Gheorghe Iacobescu, and Ovidiu Ionescu, *Romanian aeronautical Constructions 1905–1974* (Bucharest: Military Publishing House, 1974).

2 Више у: Оливера Драгишић, *Комунистичко освајање власти на Балкану 1944–1947* (Београд: Институт за новију историју Србије, 2023).

3 Ivo Banac, *Sa Staljinom protiv Tita* (Zagreb: Globus, 1990), 159–160.

верљивих информација о снази, опремљености и распореду авијацијских јединица.<sup>4</sup> Имајући то у виду, југословенска и румунска власт су нарочиту пажњу усмеравале на превенцију пребега авионима. Неке од мера биле су избор политички поузданих пилота, ограничавање количине горива и спровођење летачких вежби у унутрашњости територије, тј. даље од граница. И поред тога, такав вид бекства је и даље носио мање ризика од осталих, те су они који су имали приступ авионима лакше доносили одлуку да обезбеде себи бољи живот изван граница Румуније.

Први покушај прелетања из Румуније након Другог светског рата забележен је октобра 1946. године. Пилот Матеи Гика Кантакузино је наредбу да свој бомбардер Хенкел Хе 111 из Карансебеша пребаци у Брашов ради поправке схватио као погодну прилику да напусти земљу. Заједно са механичарем Георгијум Раулом успео је да створи потребне услове за лет до Барија у Италији. Осим њих двојице, приликом полетања у авиону су се налазили још и председник омладине Националлибералне партије Михај Фаркашану са супругом и Винтила Братијану, син истоименог вође румунских либерала. Током лета преко југословенске територије на авион је била отворена ватра, али је бомбардер успео да без веће штете пређе Јадранско море и спусти се на аеродром у Барију. Пилот и путници су по слетању добили политички азил.<sup>5</sup>

Југославија је за румунске авијатичаре постала пожељно одредиште тек од 1948. године. Све до тада она је перципирана као још једна лагерска земља, која као и Румунија, има исте вредносне системе и која извршава наредбе Москве. Дакле, све до сукоба са Информбироом, пилоти

---

4 Дипломатски архив Министарства спољних послова Србије (ДАМСПС), фонд Политичка архива (ПА), година 1948, фасцикла 80, досије 7, пов. бр. 435521, Повратак авиона из Румуније, 9. 10. 1948, 1.

5 Матеи Гика Кантакузино већ је једном извршио „бекство ваздухом” 17. јуна 1944. са војног аеродрома Јанка (код Браиле). Са собом је на Кипар повео и богатог индустријалца Макса Аускнита, телеграфисту Александру Ракота и шефа радова на букурешкој Политехници Радуа Хурмузескуа. Војни суд га је 14. јула осудио на смртну казну, али је након 23. августа ослобођен оптужби, а његово напуштање земље представљено као акт који је помогао реализацију државног удара и склањање маршала Јона Антонескуа. По повратку у земљу Гика је враћен у војну службу (Sorin Turturică, „Aripile libertății: aviatorii români fug din raiul comunist”, *Historia*, [http://www.historia.ro/exclusiv\\_web/general/articol/aripile-liberta-ii-aviatorii-romani-fug-raiul-comunist](http://www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/aripile-liberta-ii-aviatorii-romani-fug-raiul-comunist), датум приступа 30. 8. 2024).

су могли бити сигурни да ће бити враћени назад у случају да се приземље на југословенску територију. Сукоб Тита и Стаљина, условио је удаљавање Југославије и Румуније. Београд је у очима званичног Букурешта постао слуга империјализма и део капиталистичког света. Таква представа суседа није прихваћена код свих Румуна. Они који се нису слагали са комунистичким режимом су такву Југославију сматрали местом спаса до ког је било лако стићи на чак три начина: копном у Банату, затим преко Нере и Дунава, а велику предност за бекство авионом давала је близина београдског аеродрома. Убрзо је био испуњен и главни услов: Југославија је престала да враћа пребеге и у складу са међународним правом је давала политички азил. Све наведено је од средине 1948. године постављано у средиште планова оних који су хтели да емигрирају из Румуније.

И у сфери мотива сукоб Југославије и Информбироа је донео значајне промене. Поред репресије власти, неслагања са одабраним социјалистичким путем државе и незадовољства животом, јавио се још један мотив за бекство. То је било идеолошко неслагање са Резолуцијом Информбироа о Југославији која је и донета на заседању у Букурешту 28. јуна 1948. године. То је значило да се поред група које су као мотив имале лично незадовољство, демократска убеђења и оних који су били изложени разним врстама тортуре, појавила и група симпатизера и чланова Румунске радничке партије (РПП) који се нису слагали са њеним догмама преузетим из прве земље социјализма. На основу тога може се изнети теза да се трећа група најчешће одлучивала за бекство авионом.<sup>6</sup>

Свакако највише покушаја бекстава из Румуније у Југославију, али и обрнуто, извршено је дуж копнене границе у Банату, а затим чамцима или препливавањем Дунава. Неки од доступних статистичких података показују да је од 1948. до лета 1953. из Румуније у Југославију емигрирало преко 1760 лица.<sup>7</sup> Истраживања Радоице Лудурића показују да

---

6 Више у: *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948. godine, zbornik radova sa naučnog skupa*, ur. Petar Kačavenda (Beograd, Institut za savremenu istoriju, 1999); Vladimir Lj. Cvetković, *Pogled iza gvozdene zavese. Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953–1958* (Beograd: INIS, 2013), 64–81; Nemanja Mitrović, *Decenija iskušenja: jugoslovensko-rumunski odnosi 1948–1958* (Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2024).

7 Bojan Dimitrijević, *Od Staljina do Atlantskog pakta* (Beograd: Institut za savremenu istoriju 2005), 217–218.

је до краја 1951. године у Југославији било преко 1300 румунских емиграната.<sup>8</sup> Треба нагласити да ни у једној од поменутих статистика нису у обзир узимани подаци о броју емиграната из редова југословенске националне мањине којих је било највише. Посебно је важна структура емиграције. До 1950. године радило се о интелектуалцима, службеницима и људима других професија које су захтевале одређене вештине. У Југославији је остало само њих стотинак, док су остали после краћег задржавања одлазили на Запад. После 1950. превладавали су сељаци, радници и војници. Највише војних бегунаца у Југославију било је управо из Румуније. Према подацима војних органа, у периоду од 1948. до 1952. године азил је затражило 147 војних лица из Румуније. Од тог броја значајан проценат представљају управо они који су у Југославију пребегли авионом.<sup>9</sup>

### *Први пребези*

Од избијања идеолошког сукоба, па до првог забележеног покушаја „бекства ваздухом” из Румуније у Југославију прошло је готово годину дана. Неки од разлога били су уверење пилота да се, упркос пропагандном рату, и даље ради о земљи народне демократије и да за разлику од Букурешта, Београд није затворио врата за преговоре и евентуално помирење. Можда и одлучујући елемент било је колебање југословенских власти по питању давања политичког азила војним лицима. Такав став Београда важио је до краја 1948. Друга година сукоба је Југославију означила као сигурно место за емигрирање како цивила, тако и војника. Тада су се и створили сви потребни услови да је припадници румунског ваздухопловства узму у разматрање.<sup>10</sup>

---

8 Радоица Лубурић, „Политичка емиграција из информбироовских земаља у Југославији (1948–1953)”, *Годишњак за друшћивену историју*, 3 (1996) 215–228.

9 Драгољуб Ристић, *Московске саопшћенске цџрује* (Београд: Народна књига, 1952), 16 и даље.

10 Било је и прелета из Југославије у Румунију. Више у: Илија Кукобат и Немања Митровић, „Лет на источну страну гвоздене завесе: пребези ваздухопловаца из Југославије у Румунију 1948–1951”, *Војноисторијски гласник*, бр. 2/2024, 111–126; Slavko Ćuruvija, *Ibевовас Ја, Vlado Дарчевић* (Београд: Филип Вишњић, 1990); Јон Миhaj Паћера, *Crveni horizonti* (Београд: Акваријус, 1990); Bojan Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушна одбрана* (Београд: Институт за савремену историју 2017), 71–72; Bojan Dimitrijević, *Jugoslovenska armija 1945–1954* (Београд: Институт за савремену историју 2006), 78.

Први румунски пилот који је након 1948. успео да прелети на територију ФНРЈ био је Аурел Влајку. Поред њега су се у авиону налазила још двојица официра. Они су се спустили у Југославију 6. јуна 1949. године. Након слетања авион је заплешен, а они саслушани од стране југословенских органа безбедности. Значај који је у пропагандном и обавештајном смислу имао за Југославију овај случај олакшао је одлуку да се Влајку и осталима да политички азил.<sup>11</sup> Југословенске власти су све до септембра 1953. године одбијале упорне захтеве Амбасаде Румуније за враћањем одбеглог пилота, или пак за састанком са њим. Позивајући се на своју ноту од 7. октобра 1949. којом је Амбасада Румуније у Београду била обавештена да су Влајку и официри затражили и добили азил, Државни секретаријат за иностране послове (ДСИП) више пута је понављао румунским званичницима да пребегли официри не желе да се врате у Румунију, због чега ни контакт са њима није био могућ. Што се авиона тиче, он је највероватније био враћен Румунији после неколико месеци. Фебруара 1952. представници Амбасаде ФНРЈ у Букурешту су још један пристигли захтев за контактом успели да повежу са противзахтевом за ступање у контакт са деветоро југословенске деце која су 19. јула 1950. године била отета од стране румунских граничара.<sup>12</sup> Треба нагласити да је у то време ДСИП ове и сличне захтеве тумачио као жељу да се замаскирају важнија питања и Румунија ограда од одуговлачења повратка југословенских авиона Бикер и Злин који су се од 1950. налазили у Румунији. Септембра 1953. године Румунија је поновила захтев, али до контакта ни овога пута није дошло. На могући разлог упућује један документ по којем је у међувремену Влајку добио дозволу да емигрира у Канаду. Поседност овог случаја лежи у томе што вест о првом пребеглом румунском пилоту није пренета путем средстава јавног информисања. Ово говори о томе да Београд до средине 1949. и даље није имао јасан став према румунској политичкој емиграцији, као и да су постојали различити погледи око тога да ли треба пропагандно искористити пребеге.<sup>13</sup>

---

11 ДАМСПС, ПА, 1952, Румунија, ф. 73, дос. 7, пов. бр. 42810, телеграм МИП ФНРЈ Амбасади ФНРЈ у Букурешту од 21. 2. 1952.

12 ДАМСПС, ПА, 1952, Румунија, ф. 73, дос. 7, пов. бр. 42810, телеграм Амбасаде ФНРЈ у Букурешту од 29. 2. 1952.

13 ДАМСПС, ПА, 1953, Румунија, ф. 76, дос. 15, пов. бр. 412971, нота ДСИП ФНРЈ Амбасади РНР у Београду од 23. 9. 1953.

Месец дана касније, 6. јула 1949. је на новосадски аеродром слетео још један румунски авион типа „Роџа”. Поред неименованог пилота у авиону су се налазили официри капетан Тома Елекес и потпоручник Илије Раду. На основу извештаја произилази да су они након полетања присилили пилота да промени курс и слети у Југославију. По изласку из авиона официри су добили политички азил. Званични разлог њиховог пребега био је неслагање са политиком руководства РРП према Југославији након доношења Резолуције Информбироа. За разлику од Влајкуа, вест о овом пребегу је пласирана у јавност, а нарочит акценат је стављен управо на мотив бега. Велики пропагандни потенцијал приказивања румунских официра који сматрају да Југославија корача исправним социјалистичким путем и да није крива за сукоб је први пут медијски искоришћен, што је затим постало устаљена пракса.<sup>14</sup>

Осим војних пребега, било је и цивила који су покушавали „бекство ваздухом”. Деветог децембра 1949. године забележен је случај отмице цивилног авиона у власништву совјетско-румунског друштва ТАРС који је саобраћао на унутрашњој линији Сибију–Букурешт. Четири путника су организовала отмицу у циљу бекства из Румуније. За њих је највећи изазов представљало присуство полицајца који је био на дужности обезбеђења на авиону. Спремни на све како би побегли из Румуније, одлучили су да га убију и после тог чина отмичари су присилили пилота да промени курс и слети у Београд. Након атерирања власти су ухапсиле поменуте четири особе, од којих је за једну било познато да је побегла из затвора. У двомоторном авиону совјетске производње (није наведено ком, али вероватно Лисунов Ли-2) који је слетео у Београд налазило се 19 путника, пет чланова посаде и тело убијеног полицајца. Осим отмичара, још једно лице је затражило азил од југословенских власти. Био је то Петре Јоношку, инспектор Државне банке Румуније, који је захтев за азил поднео у тренутку када је румунски отправник послова у Београду дошао на аеродром.

Званични захтев за изручење Румунији у којем је стајало да се отмичари траже због убиства и илегалног преласка границе стигао је тек 3. фебруара 1950. Међутим, на њега је Министарство иностраних послова Југославије, након консултовања са правном службом одговорило нега-

---

14 „Румунски официри пребегли у ФНРЈ”, *Борба*, 24. 7. 1949, 1.

тивно. Став министра спољних послова Едварда Кардеља је био да убици треба судити у Југославији у складу са кривичним делом повезаним са политичким злочиним, а осталима као саучесницима. Такву одлуку је донео Окружни суд у Београду и потврдио Врховни суд ФНРЈ 4. маја 1950. Већ наредног дана исти суд је изрекао коначне пресуде отмичарима. Казне су биле у распону од 3 до 15 година затвора са тешким радом. Протест румунске амбасаде на такву одлуку је стигао 31. октобра 1950. Оптужујући Београд да је стао на страну убица, румунске власти су тражиле изручење правдајући захтев да је отмичарима већ суђено у Румунији и да је Југославија одбијајући да изврши екстрадицију прекршила међународно право.<sup>15</sup>

### *Талас нових њребеја*

Након три пребега из 1949. није било прелета из Румуније на југословенску територију све до 13. марта 1952. Тог дана је на земунски аеродром слетео румунски бомбардер Хенкел Хе 111. Посаду су чинили заменик команданта пука из Брашова пилот потпоручник Думитру Пицурка,<sup>16</sup> радио-телеграфиста заставник Еуген Хорхојану, механичар-летач водник Георге Ђуреа, пуковски лекар натпоручник Јоан Букур и политички комесар пука поручник Јоан Гинеа. Сви чланови посаде су при-

15 „Авион совјетско-румунског друштва ТАРС спустио се на београдски аеродром”, *Борба*, 10. 12. 1949, 1; Илија Кукобат, „Terrorism and Yugoslav air transport 1948–1990”, *Istorija 20. veka*, 2/2024, 415–432.

16 Думитру Пицурка (1912–1994) рођен је у селу Ородел, округ Долж. Био је један од познатијих румунских пилота који су се уз Немачку борили на Источном фронту против Совјетског Савеза (1941–1944). Доласком комуниста на власт задржао је свој положај и напредовао до заменика команданта бомбардерског пука у Брашову. Након бекства у Југославију, добио је политички азил. Кратко време је боравио у ФНРЈ, а затим је отишао у СР Немачку, где је радио за америчко ратно ваздухопловство. Постоје подаци да је био ангажован и у Корејском рату. Након 1955. године преселио се у Америку. Радио је као механичар, а касније је постао банкарски службеник. Био је ангажован и као саветник за Румунију при Канцеларији за емиграцију Федералног истражног бироа (ФБИ). Умро је у Кливленду 1994. године (Nașu’ Pițurcă a șters-o din țară cu bombardieru’, *Libertatea*, 4. 5. 2014, <https://www.libertatea.ro/sport/nasu-piturca-a-sters-o-din-tara-cu-bombardieru-1019174>, датум приступа 31. 8. 2024).



падали 190. бомбардерском пуку из Брашова.<sup>17</sup> Треба напоменути да румунски историчар Петре Оприш у својим радовима, а на основу Извештаја Секуритате из 1965. спомиње још једног члана посаде, извесног Бранка Трикулића, за ког се тврди да је био агент југословенске Удбе.<sup>18</sup> Његово присуство потврђује и дипломатска нота коју је 19. марта 1952. Министарству иностраних послова ФНРЈ упутила Амбасада Румунске Народне Републике у Београду.<sup>19</sup>

У одређеном обиму могу се објаснити мотиви и реконструисати припреме за бег. План бекства су смислили пилот Пицурка и доктор Букур. Њих двојица су живели заједно и били пријатељи. Пицурка је био упознат и са чињеницом да његов цимер ради за Секуритатеу. Међусобно поверење је достигло посебан ниво када се јавила заједничка жеља за напуштањем Румуније. Главни мотив Пицурке је био страх од совјетских агената. Очекивао је да ће га Совјети ухапсити због његовог ангажовања на Источном фронту током Другог светског рата. Одлука да се план бекства спроведе пала је након доласка два официра безбедности из Букурешта, чија је једна од тема био и он. „Планирано је да се пилот стави под присмотру и да му се забрани летење без наоружане пратње.”<sup>20</sup> У таквим околностима требало је брзо деловати. Прилика за бег се пружила

---

17 У српској литератури и изворима се помиње 17. бомбардерски пук уместо 190. И један извештај ЦИА помиње исту ознаку пука (Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo*, 120–121; Central Intelligence Agency, Information from Foreign Documents or Radio Broadcasts, 24. 5. 1952, 1–2 Unrest in Rumania, Reported by Refugee Filers, <https://www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP80-00809A000700060458-6.pdf>, датум приступа 31. 8. 2024).

18 Постоји и мишљење да је у питању био Савел Станеску, пријатељ пилота и један од организатора пребега. Оскудни подаци о њему кажу да је у последњем тренутку одлучио да се не прикључи осталима. Истрага је на крају довела до откривања његове повезаности са пребеглом групом и на крају до његовог хапшења. Код верзије са Бранком Трикулићем постоје подаци из извештаја Секуритате из 1965. Ту је забележено да су њега убацили у авион прерушивши га у лекара. Мотив за такав чин је био стриктно новчани. Он је требало да по слетању организаторима бега исплати одређену своту новца. Уместо новца, добили су само речи захвалности (Turturică, „Aripile libertății”).

19 ДАМСПС, ПА, 1952, Румунија, ф. 73, дос. 11, пов. бр. 417115, копија ноте Амбасаде РНР МИП ФНРЈ 19. 3. 1952.

20 Petre Opreș, *Armata, spionaj și economie în România (1945–1991)* (București: Editura Trei, 2021), 153–155.

већ наредног дана. Захваљујући правилу да се новопостављени резервоар у авиону пуни до врха како би се испитао долет, авион који је дужио Пицурка је имао и довољну количину горива да стигне до Београда. Пилоту је ишла наруку и наредба да изврши калибражу радио-навигационог средства на земљи. За извршење тог задатка је било потребно да авион лети на висини од тачно 4000 метара изнад планине Језер. Пицурка је успео да у авион поред лица која су вршила калибражу уведе свог цимера и Трикулића. Бекство је започето у тренутку када је пилот наглим понирањем и прекидом радио-веза са аеродромом дао знак лекару и Трикулићу да спрече нежељену реакцију осталих чланова посаде. Убрзо је контрола летења изгубила везу са авионом, а са тла се он више није видео. Летећи близу земље, авион је успео да избегне праћење од стране ловаца, али не и да се сачува од противавионске артиљерије. Приликом преласка југословенско-румунске границе близу Турн Северина на авион је отворена ватра са румунске стране, што је значило да су граничари били обавештени о покушају бекства. Срећом по посаду, авион се без оштећења спустио на земунски аеродром. Пилот, лекар и политички комесар су затражили и добили политички азил, док подаци за остале чланове посаде нису познати. На основу писања штампе вероватно је да су и они то урадили. Иако је Пицурки понуђено да остане у Југославији и ради као пилот или инструктор, допуштено му је да по сопственој жељи напусти земљу. Представници амбасада САД, Британије и Француске су били јако заинтересовани за контакт са петочланом посадом. Под изговором да би се испитивање од стране америчких војних представника лоше одразило на међународни положај Југославије, страном мешање је избегнуто, бар на неко време. Управо разговор са америчким представницима је код Пицурке учврстио одлуку да живот настави у САД. Он је посредством америчке амбасаде, након три и по месеца боравка у Београду и кампу за политичке азиланте код Трста одведен у Висбаден у СР Немачку, где се налазила америчка база. Све до пролећа 1955. живео је у Франкфурту и Минхену радећи на извештајима о стању у Румунији и као механичар за америчку војску. Након тога је добио одобрење да емигрира у Америку. Са њим је отишао и доктор Букур.<sup>21</sup>

---

21 Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo*, 120; „Разговор са пребеглим румунским авијатичарима”, *Борба*, 15. 3. 1952, 3.

Југословенске власти су овај прелет максимално искористиле у пропагандном погледу. Након саслушања, објављивани су чланци у више листова, а пилот је неколико пута био гост радио-емисија. Већ 15. марта била је одржана конференција за домаће и стране новинаре са петорицом румунских пребега. Сходно пропагандној намени највише се говорило о совјетској експлоатацији Румуније и потчињености румунских власти Кремљу. Такође, петорица Румуна су у разговору са новинаром из часописа *Крила армије* опширно говорила о улози Секуритатее у очувању поретка у земљи. Закључак њиховог излагања био је да је у румунском народу од страха постојао осећај да свако сваког шпијунира.<sup>22</sup>

Из интервјуа новинара *Борбе* са Гинеом и Пицурком југословенска јавност се упознала и са совјетским утицајем у авијацији. „Осим што у готово свакој авио-јединици постоји совјетски саветник, многи аеродроми имају и посебне совјетске јединице тзв. специјалне летачке групе којима се поверавају посебни задаци. Њих су чинили искључиво совјетски пилоти, али су авиони носили румунске ознаке.” Један од задатака било је и изазивање провокација на југословенско-румунској граници. Према речима Пицурке, главни разлог за такву праксу било је неповерење у румунске пилоте. Ова изјава је код југословенских војних и политичких власти потврдила претпоставку да се иза провокација у виду повреде ваздушног простора или снимања терена крио Совјетски Савез, а не нека од суседних земаља народне демократије. Пример који су саговорници узели као показатељ јачине антијугословенског деловања и идеологије војника била је и заклетва која се полагала: „Кунем се да ћу из дна своје душе мрзети како унутрашње тако и непријатеље на граници наше отаџбине.” У том тренутку једина непријатељска суседна земља била је Југославија. Важна теза која је обилато коришћена у пропагандне сврхе била је пријатељски став румунског народа према Југославији и њихов презир према политичком руководству, официрима и другим војним представницима због потпуне потчињености Москви. Примери незадовољства међу румунским ваздухопловцима забележени су и у просторијама 190. пука. Чест је био случај да се ујутру затекне Стаљина нова слика са ископаним очима, ишарани портрети румунских руково-

---

22 „Румунија – велики концентрациони логор румунског народа”, *Крила армије*, бр. 180, 22. 3. 1952, 3.

дилаца, али и протестни натписи на зидовима попут: „Доле министар оружаних снага Боднараш” и „Хоћемо рок од две године”. Ово говори да незадовољство није било само политичко. Војнике је нарочито мучила слаба исхрана, често обољевање од туберкулозе и стомачних болести, лоша здравствена нега, забрана одсуства и примања пакета, као и подвојеност између румунских и совјетских пилота.<sup>23</sup>



Хе 111 који је слетео у Београд и његова посада (АЈ, ТАНЈУГ, 464-4211-1 и 464-4212-4-4)

Прелет Хенкела у Југославију изазвао је огроман потрес међу политичким и војним руководством Румуније. Истог дана када је пребег изведен, министар војни Емил Боднараш је напустио важан састанак Политбироа ЦК РПП на којем је критикован министар финансија Василе Лука због лоше спроведене монетарне реформе и сву пажњу усмерио на случај бекства. У наредним данима је спроведена опсежна истрага, трагало се за мотивима и евентуалним помагачима. Убрзо су спроведене и одређене мере. Једна од рестриктивних мера била је забрана летења групи од око 80 пилота. Већина ветерана са Источног фронта је пребачена из активне службе у резерву. Другим речима, били су избачени из војске и лишени високих месечних накнада у виду летачког додатка (између 1500 и 2000 леја). Како би преживели, морали су да пронађу запослење као обични радници и прихвате послове који су били плаћени чак десет пута мање. Слична судбина била је намењена и свим осталим пилотима, било старим или младим, који су проглашени непоузданим. Дакле, како су починиоци били ван домаћаја, кривци су нађени у високим представ-

23 „Извршиоци ваздушних провокација на румунско-југословенској граници”, *Борба*, 17. 3. 1952, 3; „Људи који нису хтели да подносе понижење”, *Борба*, 20. 3. 1952, 4; Ристић, *Московске сателитске џрује*, 33–35.

ницима војске и ветеранима који су се борили против Совјетског Савеза 1941–1944. Са дужности начелника ваздушне одбране је смењен генерал-мајор Константин Донђеа и постављен пуковник Александру Параскив. Донђеа је под оптужбама за које је већ био опомињан – национализам, антисовјетске изјаве, отуђивање имовине и злоупотребе службеног положаја, сада био привремено избачен из ЦК РРП. Усвојене мере нису дале жељене резултате јер је убрзо поново дошло до бекства ваздухом.<sup>24</sup>

После једног неуспешног покушаја бекства у Турску уследио је успешан прелет у Југославију 5. јула 1952. Овога пута пребег су извршила двојица пилота, капетан Јоан Георгију и потпоручник Константин Бореш, припадници 170. ловачког пука. На основу биографије капетана Јоана Георгијуа може се наслутити мотив бекства. Пилотску школу завршио је у периоду између 1943. и 1945. године, након чега је постао пилот 2. ловачког пука. Чин потпоручника и положај помоћника начелника штаба добио је током 1950, а већ следеће године је постао и начелник штаба. На том положају се задржао до априла 1952. године, тј. до спровођења оштрих мера због прелета Хенкела Хе 111 у Југославију.

Иако је до маја наставио да лети као капетан, чињеница да је смењен са функције начелника штаба, као и вест о распуштању 180. ловачког пука, након чега су уследиле хапшења и испитивања пилота који су некада ратовали против СССР-а, код њега су учврстили одлуку да је бег једини начин да избегне такву судбину. Сличног става је био и други пилот. У изјавама које су дали југословенским властима, као званичан разлог за бекство је наведен неиздржив положај румунских пилота, потпуна совјетска контрола и велика разлика у платама и положају између совјетских и домаћих пилота у Румунији. Прилика за реализацију плана указала се приликом извођења рутинског задатка. Група од четири авиона требало је да изведе вежбу на висини од 5000 метара. Два поменути пилота су за себе обезбедила два бржа и боља Месершмита Бф 109 Г-6, док су преостала два пилота – потпоручник Александру Коћиш и Петре

---

24 Aurel Pentelescu, Marius Adrian Nicoară, and Dan Antoniu, *O legendă vie: General de flotilă aeriană Ion-Stratulat Dobran: veteran de război* (Buzău: Editgraph, 2010), 60–63; Petre Opreș, „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, 143–157.

Ајлиесеј – летели на споријим моделима. Група је полетела са аеродрома у близини места Рошиори де Веде, али је пре достизања задате висине други пар пилота морао да одустане због проблема са моторима. Георгију и Бореш су наставили са задатком. Достигавши задату висину близу Лугоша, одлучили су да спроведу план и авионе окренули ка Југославији.<sup>25</sup> Неопажено су слетели, један у близини Петровца на Млави, а други код Алибунара. Приликом слетања код Алибунара дошло је до оштећења авиона којим је управљао потпоручник Бореш. Разлог зашто су се пилоти приземљили близу границе, а не у Београду, што се могло очекивати, био је недостатак горива. Као што је речено, из бојазни од прелетања, румунски пилоти су добијали ограничене количине горива довољне само за краћи лет и извршавање задатака. Након слетања су добили азил, а румунске власти су дипломатским путем обавештене о томе. Поред осталог, поновљен је југословенски захтев за повратак авиона Бикер који је „залутао” на територију Румуније 10. децембра 1950. Како ни на овај захтев Румуни нису одговорили, југословенске власти су сматрале да могу да одбију захтев Амбасаде Румуније за контактом са двојицом пилота, као и онај за повратак авиона у Румунију.<sup>26</sup>

Југославија је наставила са праксом пропагандног коришћења пребега. Током јула 1952. објављено је више новинских чланака о прелетању два Месершмита, држане су конференције и објављивани интервјуи са пилотима. Пропагандни рад био је појачан и вешћу да су два дана након прелета тројица румунских граничара (Михај Нергет, Богдан Василије, Константин Ојцак) прешла на југословенску територију препливавши Дунав у близини Текије. Као и у ранијим приликама, као разлог дезертирања и бекства истицано је лоше стање у Румунији. На конференцији за штампу која је одржана 11. јула за пилоте Георгијуа и Бореша главне теме су биле: лоше стање у земљи, уклањање Василеа Луке и Ане Паукер из ЦК РРП, побуне сељака и активности герилаца у планинама. Такође, говорили су о репресивним мерама и мерама предострожности које су биле уведене након бекства Пицурке, али и о специјалним јединицама за провокацију на југословенско-румунској граници и наменама одређених аеродрома у земљи. На пример, један ловачки пук имао је за-

---

25 Opreș, *Armata, spionaj și economie în România (1945–1991)*, 157–159.

26 „Случајеви бекства из Румуније у последње време нису ретки”, *Политика*, 7. 7. 1952, 2.

датак да пресретне и обори сваки авион који би летео без дозволе или би покушао бекство. Осим тога он је имао и посебан авион чија је намена била снимање југословенске територије. Пилоти који су добили азил су убрзо били укључени у заједницу румунских емиграната. Већ 14. јула била је одржана скупштина Удружења политичких емиграната из Румуније у Јагодини, на којој су активно учествовали и пилоти.<sup>27</sup> Током 1953. и 1954. године Удружење је издавало и свој лист *Луитаторул* (*Luptătorul*, Борац), а пилоти су у њему повремено објављивали текстове.<sup>28</sup>

### Случај Јак-23

Сви наведени пребези авионима су за Југославију имали велики обавештајни и пропагандни значај. Међутим, прелет који се догодио 1953. је био неупоредиво драгоценији због типа авиона. Радило се о совјетском млазном ловцу Јаковљев Јак-23. Такве авионе Румунија је од СССР-а добила 1951, а између маја и септембра испоручена су укупно 62 примерка.<sup>29</sup> Јак-23 је био први млазни авион који је ушао у састав румунског војног ваздухопловства. Они су били део 97. ловачке дивизије стациониране у месту Јанка, округ Браила.<sup>30</sup>

---

27 „Три румунска граничара пребегла у Југославију”, *Борба*, 9. 7. 1952, 1; „Конференција за штампу пребеглих румунских авијатичара”, *Борба*, 12. 7. 1952, 1–3; „Историја једног бекства из Румуније”, *Борба*, 13. 7. 1952, 3; „Скупштина румунских емиграната”, *Полиџика*, 15. 7. 1952, 2.

28 *România: relațiile cu vecinii în perioada războiului rece: relațiile României cu Iugoslavia, Colecția de documente, seria I*, ur. Constantin Hlihor, Ioan Chiper, Andi Mihail Băncilă, Ovidiu Georgescu (București: Editura Academiei Tehnice Militare, 2015), 246; *Luptătorul: organ al Asociației emigranților politici din România in Iugoslavia*, No. 3, 1953.

29 Прва испорука од два Јак-17 и седам Јак-23 је из Совјетског Савеза у Јанку стигла железницом у деловима. Заједно са авионима стигли су совјетски инструктори и инжењери. Специјално за ове авионе 15. априла 1951. године формиран је 14. ловачки пук на чијем челу се налазио мајор Аурел Раикан. Управо је он 26. јуна извео први лет на Јак-23. Више у: Gheorghe Păduraru, *Eroica* (București: Editura SemnE, 2008).

30 Румунија је у том периоду располагала са четири ваздухопловне дивизије. Осим поменутог 97. дивизије у Јанку, постојала је 66. ловачка дивизија у Крајови, једна журишна дивизија у Сибијуу, док је четврта дивизија била мешовита и налазила се у Брашову. Румунија је „Мигове 15” почела да добија 1952. године. Како су они били знатно супериорнији у односу на Јаковљев, Јак-23 је већ тада почео да губи на значају. Последњи лет на овом авиону извршен је 1960. године, након чега су расходи-

Авион који је пребегео у Југославију припадао је 135. ловачком пуку стационарном у Карансебешу, а пилот је био натпоручник Михај Диакону. На основу извора, његове касније судбине, као и интервјуа датог 2005. године, може се закључити да он није имао јак мотив да напусти Румунију. Припадао је младој генерацији пилота. Завршио је војну ваздухопловну школу у Текучи (округ Галац) и од новембра 1949. био распоређен у 3. ловачкој флотили са центром близу Плоештија. Ту је почео да лети на ловачком авиону домаће производње ИАР-80, а убрзо и на Месершмиту Бф 109. Оцењен као талентован и поуздан пилот био је премештен у Јанку 1951, исте године када је Румунија добила млазне „Јакове”. Убрзо је прошао обуку за летење на млазњаку и послат у 135. ловачки пук, који је децембра 1952. премештен на новоизграђени аеродром у Карансебешу.<sup>31</sup> Дакле, његова каријера је ишла узлазном путањом и као врло млад постао један од прва 62 пилота који су летели на млазњацима. Из тог угла, разлога за пребег није било. Мисија његовог пука била је заштита западне Румуније од било какве ваздушне претње, а због близине непријатељске Југославије на снази је готово даноноћно била висока приправност. Пилоти су трпели велико психичко и физичко оптерећење због бројних обавеза. Они су свакодневно летели по 3-4 пута изводећи тренажне летове, акробације, вежбе гађања, симулирања ваздушног боја или искакања помоћу падобрана.<sup>32</sup>

Дана 24. јула 1953. године Диакону је био један од 12 пилота који су вршили рутински лет ескадриле на релацији Карансебеш – Клуж – Лугош – Карансебеш и симулирали бомбардовање железничке станице у Клужу са велике висине. На челу ескадриле Јаковљева налазио се капетан Петре Орха, а на самом крају је са авионом под бројем 35 био Диакону. У тренутку када је ескадрила прелетела Клуж, Диакону се погоршало здравствено стање. Према његовој тврдњи, он је покушао да обавести

---

вани („YAK 23 Romanesc evaluat in secret de USAF”, IAR99SOIM, <https://iar99soim.blogspot.com/2015/04/yak-23-romanesc-evaluat-in-secret-de.html>, датум приступа 29. 8. 2024; ДАМСПС, ПА, 1953, Румунија, ф. 76, дос. 15, пов. бр. 412788, Информација о доласку румунског пилота у Југославију).

31 Према изјави даатој југословенским властима пук је располагао са 15 исправних и два неисправна авиона типа Јак-23.

32 Mihai Diaconu, „Ultima zi de zbor, a pilotului de vânătoare”, *Orizont aviatc*, no. 41/2006, 15–16.



командира ескадриле и матични аеродром. Како је у тренутку вежбе у ваздуху било много авиона, радио-везе су биле преоптерећене, тако да је јављање краткоталасном везом било пуно сметњи. На основу те чињенице Диакону је изнео мишљење да, и ако су на земљи успели да га чују, велика вероватноћа је да га нису могли разумети. Због вртоглавице изазване летом на великој надморској висини у кабини без притиска, пилот је изгубио контролу и авион је почео да пада и заостаје за осталима. Након неког времена стање Диаконуа се побољшало, те је заузео курс у правцу аеродрома у Карансебешу. Међутим, како није могао да уочи писту, а сматрао је да се налази близу Решице, одлучио је да принудно слети на једну пољану. У разговору са пастиром који је знао румунски језик (вероватно Влах) сазнао је да је слетео близу Јагодине.

Ако не пре, тада је сигурно постао свестан да се налази на територији друге земље. Убрзо су на место атерирања дошла двојица југословенских милиционера и двојица официра безбедности који су га одвели у Београд. Након здравственог прегледа задржан је у Војној болници и десетак дана лечен од упале синуса и срчаних проблема. Југословенски извори о хоспитализацији могу се посматрати као доказ да пребег није изведен са предумишљајем. Након лечења је смештен на периферији Београда. Ту су га готово свакодневно посећивали представници цивилне и војне власти интересујући се за детаље његовог бекства. Према његовој изјави, до преласка у ваздушни простор Југославије дошло је услед магле, а од остатка групе одвојио се изнад Лугоша. Званично је до прелета, односно принудног спуштања на територију ФНРЈ, дошло услед недостатка горива и губитка оријентације. До тог тренутка румунска и југословенска верзија догађаја су сличне, а надаље је долазило до одређеног одступања. Нарочито проблематично било је питање политичког азила. Према извештају југословенских власти, Диакону је одлуку да ли ће бити враћен или задржан препустио Југославији. Међутим, том приликом је нагласио да ће трпети репресалије од стране румунских власти ако буде донета одлука о репатријацији. На основу тога и даљих испитивања, власти у Београду су дошле до закључка да је Диакону планирао да изврши прелет, те да су околности (нарочито магла) биле савршена прилика.<sup>33</sup>

---

33 ДАМСПС, ПА, 1953, Румунија, ф. 76, дос. 15, пов. бр. 412788, Информација о доласку румунског пилота.

Међутим, у поменутом интервјуу датом за лист *Оризонѝ авиациѝ*, Диакону износи другачију верзију. Док се налазио у предграђу Београда, користио је сваки долазак југословенских представника да захтева репатријацију. Као разлог наводио је да тамо има жену и бебу од само три месеца, али и седморицу браће, те да његова шира породица зарађује довољно за леп живот. Треба нагласити да ни у једној, ни другој верзији не постоји податак о томе да ли је добио политички азил или не. Према његовом сећању, он је неколико месеци могао да се слободно креће (уз пратњу) по Југославији, а сматрао је да је циљ такве одлуке власти био упознавање са висином животног стандарда и приликама у Југославији које би утицале на њега да затражи азил. Како до тога није дошло, он је касније пребачен у прихватни логор за емигранте који се налазио у месту Дренова код Ријеке.<sup>34</sup>

Захтев за ступање у контакт са пилотом који је поднела Амбасада Румуније у Београду југословенско руководство је искористило за понављање захтева за враћањем деветоро деце која су се још од отмице 1950. налазила у Румунији. Чим је Министарство иностраних послова Румуније дало начелни пристанак за репатријацију деце, контакт је био омогућен. Југословенски извори бележе да су представници Амбасаде Румуније, отправник послова Силвију Мунтеану и други секретар Котеану 28. септембра 1953. разговарали са пилотом и покушали да га убеди да се врати. Међутим, он на такву понуду није пристао, имајући на уму да су румунске власти изрицале драконске казне и за много мање прекршаје од његовог.<sup>35</sup> Осим што је „у руке непријатеља” испоручио совјетски млазни авион, сматрао је да би био оптужен и за одавање војних тајни, за шта је казна била смрт.<sup>36</sup> Знајући како су се завршавали такви процеси,

34 Diaconu, „Ultima zi de zbor, a pilotului de vânatoare”, 16.

35 ДАМСПС, ПА, 1953, Румунија, ф. 76, дос. 15, пов. бр. 412788, Забелешка о састанку између румунског пилота Диакону Михаи-а [...], 28. 9. 1953. у Конзуларном одељењу; *România: relațiile cu vecinii în perioada războiului rece: relațiile României cu Iugoslavia, Colecția de documente, seria I*, 248.

36 Било је више примера изрицања таквих мера за одавање поверљивих информација, шпијунажу и сарадњу са непријатељем. Под оптужбом шпијунаже у корист Титове Југославије и давања информација о положају румунских и совјетских трупа у Олтенији и Банату, као и скице румунског војног аеродрома у Крајови, 14. децембра 1951. је на смрт осуђен Михај Романеску, а 25. априла 1952. суђено је за издају и

као и да је Велика народна скупштина одбијала да подари помиловање или преиначи осуде на смрт, Београд је сматрао да без обзира на мотив и околности пребега ниједан пилот није размишљао о враћању у Румунију, чак иако је у домовини оставио породицу и све што је имао.

За разлику од других који су Југославију сматрали само за пролазну станицу ка Западу, Диакону се задржао. Са отопљавањем односа Југославије и социјалистичког лагера, а нарочито након Хрушчовљеве посете Београду 1955. године створила се доста повољнија атмосфера. Све земље лагера, као и Југославија делиле су амнестије и другачије гледале на преступе учињене током периода сукоба. У том смислу створила се и повољна атмосфера за Михаја Диаконуа. Како се у том тренутку налазио у поменутом логору, убрзо након посете позвао га је командант логора за емигранте да се изјасни да ли остаје или жели да се врати у Румунију. Како се изјаснио за другу опцију, омогућено му је да ступи у контакт са румунском амбасадом која је обезбедила документацију за репатријацију. Већ 15. јула он је враћен у Румунију, где је живео слободно, али више није летео.<sup>37</sup>



Јак-23 којим је у Југославију пребегао Михај Диакону. Са авиона су уклоњене румунске ознаке. (Слика уступљена љубазношћу Бојана Димитријевића)

---

Илијеу Јонеску, генерал-мајору одговорном за изградњу утврђења на југословенско-румунској граници [*Istoria românilor. România în anii 1948–1989*, vol. X, ed. Dinu C. Giurescu (București: Editura Enciclopedică, 2013), 130–132].

37 Petre Opreș, „Aspecte privind câteva evadări aeriene din România (1946-1971)”, in: *Marginalități, periferii și frontiere simbolice. Societatea comunistă și dilemele sale identitare, Anuarul ИССМЕР*, vol. 9 (2014), 151–153.

За југословенско ваздухопловство од посебне важности је био млазни авион Јак-23. Како Југословени нису имали прилике да се ближе упознају са овим моделом, одлучили су да спроведу одређена тестирања и пробне летове. Авион је испитиван у Ваздухопловном опитном центру (ВОЦ), а тестирала су га тројица југословенских pilota – Владимир Водопивец, Тугомир Пребег и Драгослав Тодоровић. Такође, као један од савременијих совјетских ловаца, он је био врло интересантан за Запад. Како би задржала подршку и помоћ, Југославија је морала да пристане на захтев Америке да јој испоручи авион, како би и она могла да се упозна са могућностима совјетске авијације. У потпуној тајности Јак-23 је предат Американцима, који су га теретним авионом Даглас Ц-124 Глоб-мастер-II пребацили у војну базу Рајт-Патерсон у Охају, где су извршена испитивања. Чак су промењени и одређени мерни инструменти како би авион био лакши за испитивање од стране америчких pilota. Како се у југословенским изворима помиње да је Диакону отишао за Америку, могуће је да је транспортован заједно са авионом како би са његовим могућностима ближе упознао америчке стручњаке. Испитивања су трајала од 4. до 25. новембра, после чега је млазњак заједно са пилотом у тајности враћен у Југославију. И касније је авион за Београд представљао велику вредност. Често је коришћен у преговорима са Румунима као средство за побољшавање преговарачке позиције. Показало се да је такво становиште Југословена било исправно, јер је питање повратка авиона којима су вршени пребези на обе стране било међу првим покренутим.<sup>38</sup>

### *Питање враћања авиона након 1953. године*

Након 1953. године више није било случајева бекства ваздухом из правца Румуније у Југославију, али ни обратно. Недуго након што се кренуло путем нормализације и побољшања билатералних односа постављено је питање враћања авиона. Наравно, захтеви за летелицама постављани су убрзо након извршеног бекства, али у већини случајева они до 1953. године нису враћани. Изузетак представљају југословенски из 1948. и румунски авиони из 1949. године, који су након неколико месеци

---

38 *Secret US MIGs, Air Forces Monthly*, June 2001, 21–22; Dimitrijević, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo*, 120.

били враћени. Дакле, на крају 1953. године извештаји говоре да су се у Румунији још налазили југословенски авиони Бикер и Злин 381, а да су на југословенској територији остали млазњак Јак-23, два Месершмита и један Хенкел.

Свакако већи интерес за повраћај имовине имала је Румунија, не само због броја, већ и вредности летелица. Ипак, прва страна која је покренула ово питање била је Југославија. Пошто школски авион Бикер није био враћен ни након годину дана од када је 10. децембра 1950. залутао на румунску територију, југословенске власти су новембра 1951. поновиле захтев. Као и претходни, и овај је дуго остао без одговора. Тек у фебруару 1952. Румуни су у депеши показали спремност да га врате, али под условом да Југославија испоручи пилота Аурела Влајкуа. Како то није било могуће јер је пилот добио политички азил, са чиме су и власти у Букурешту биле упознате, до договора није дошло. Питање Бикера се још једном поставило јула месеца 1952. године, након пребега двојице пилота на Месершмитима. Овога пута је Југославија повратком свог школског авиона условила румунску молбу за враћањем два Месершмита.<sup>39</sup> Пат-позиција трајала је све до краја 1953. Крајем октобра те године румунски отпрачник послова је ДСИП-у предао званичан захтев за враћање авиона Јак-23. Како је у том тренутку авион био у Америци, Београд је одуговлачио са одговором, а када га је упутио, захтевао је враћање школских авиона Бикера и Злина. Југословенски одговор који је представљао предлог размене авиона био је прихваћен од стране генералног секретара РПП Георгијуа Дежа почетком децембра 1953. Након тога се приступило преговорима о размени комисија које је требало да прегледају авионе.<sup>40</sup>

Ипак, решавање овог питања је потрајало јер је Београд у њему видео вредну карту за уцену и покретање са мртве тачке проблема који су били у интересу Југославије. Пристанак на размену техничких комисија дат је током разговора Милорада Милатовића, начелника I одељења, са отпрачником послова Амбасаде Румуније Мунтеануом крајем 1953. Ме-

---

39 „Одбијен неоснован захтев Букурешта”, *Борба*, 19. 7. 1952, 1.

40 Mircea Chirițoiu, *Între David și Goliath. România și Iugoslavia în balanța Războiului Rece* (Iași: Casa Editorială „Demiurg”, 2005), 99. Постоје и тврдње да је Бикер враћен у Југославију још у лето 1952. године. Видети: Кукобат и Митровић, „Лет на источну страну гвоздене завесе”, 118–119.

ђутим, није се односио на пилоте који би могли да их врате. Постојао је и проблем транспорта оних авиона који нису били у стању да лете (попут Месершмита који је оштећен приликом слетања код Алибунара). Због затворених граница транспорт би морао да иде преко Мађарске и Бугарске, што није одговарало ниједној страни, а Споразум о саобраћају из 1946, који је прекинут од стране Румуна 1950. године, није још био обновљен.<sup>41</sup>

Осим обнове дипломатских односа и саобраћајних веза, као услов за пристанак на размену авиона, југословенски представници су постављали и питање својих грађана у Румунији и питање њиховог повратка у земљу. Тек када се уверило да је Букурешт спреман да учини озбиљније кораке у смеру нормализације односа, југословенско руководство је одлучило да позитивно одговори, те је до размене авиона дошло крајем јуна 1954. године.<sup>42</sup>

### *Закључак*

У периоду 1949–1953. је из Румуније у Југославију успешно изведено шест бекстава ваздухом. У пет случајева радило се о пребезима по-

---

41 ДАМСПС, Строго поверљива архива (СПА), 1953, II дос. 14, Забелешка о разговору начелника I одељења М. Милатовића са отправником послова Амбасаде Румуније Мунтеануом, дана 24. децембра 1953, стр. пов. бр. 596, 1–2.

42 О проблему нормализације односа расправљало се 9. марта 1954. у ДСИП-у. Закључак са тог састанка био је да Југославија не сме да дозволи Румунији да нормализује односе на начин на који би она желела. Решавање споредних питања и оних која су ишла у корист само њој требало је да се спречи условљавањем и изношењем важних питања, без чијег решавања би се створио само привид нормалних односа двеју земаља. Прве конкретније промене румунске политике према Југославији уследиле су током маја и јуна 1954. године. Тада су, после две године и потпуне забране репатријације, Румуни издали прве излазне визе југословенским држављанима. Након тог првог наговештаја уследили су и други. Румунско руководство поднело је предлог за успостављање саобраћаја, што је значило и попуштање затегнутог стања на граници. Министар трговине Марсел Попеску је незванично саопштио да је Румунија спремна да успостави трговинске односе. То су били показатељи након којих је Југославија пристала на размену авиона (ДАМСПС, ПА, 1954, Румунија, ф. 79, дос. 2, Извештај Амбасаде ФНРЈ у Букурешту за месец мај и јун, пов. бр. 48161, 1; ДАМСПС, ПА, 1954, Румунија, ф. 80, дос. 5, пов. бр. 17308, Забелешка о разговору другова Тabora Рафаела, Душана Ристића, Кавчић Франца, Марковић Анте са другом Попалоски Илијом, отправником послова Амбасаде ФНРЈ у Букурешту, 9. 3. 1954).

моћу војних авиона, а у једном отетим цивилним авионом који је био власништво предузећа ТАРС. Од укупно осамнаест лица која су затражила и добила политички азил чак тринаест је било из војног ваздухопловства. Мотиви румунских војних пребега били су суштински слични и иза званичног разлога – неслагања са Резолуцијом Информбироа и политиком коју је водио Букурешт – стајало је незадовољство условима живота и нарочито страх од репресије, хапшења и осуђивања. Већина њих није имала намеру да остане у Југославији, већ ју је доживљавала као успутну станицу на путу ка Западу. Иако су власти одобрења за политички азил давале релативно лако, подразумевало се да се румунски емигранти одуже одавањем сазнања о својој земљи и њеним политичким и војним плановима. Информације које су Југословени овим путем добијали биле су од велике важности. Преко њих војни и безбедносни органи су се подробно упознали са распоредом румунских јединица, позицијом аеродрома и квалитетом румунског ратног ваздухопловства, али и реалним стањем у држави. Одређену политичку корист доносило је и пропагандно искоришћавање пребега. Такође, значајну вредност имали су и авиони, посебно се међу њима истицао Јак-23 којим је учињен последњи пребег. Овим млазњакотом совјетске производње власт у Београду је обезбедила симпатије Америке, а касније га је искористила и као драгоцену карту за додатни притисак на Букурешт у процесу нормализације односа.

### Резиме

Југославија и Румунија су се 1948. године нашле у наметнутом сукобу, који је био изазван идеолошким неслагањем југословенског руководства са остатком Источног блока, чији је симбол Резолуција Информбироа. Овај сукоб изазвао је различите реакције, међу њима и незаконит прелазак границе. На овакав корак су се одлучивали појединци и мање групе људи који се нису слагали са политиком сопствене државе. Како је другачији став од званичног често могао да буде повод за репресију, бекство су сматрали за једини спас. Највише пребега из Румуније у Југославију је извршено у Банату и на Дунаву, али су забележени и примери бекства ваздухом, односно пребега авионом. Од 1949. до 1953. године догодило се шест таквих случајева. Пет су извршили припадници војног ва-

здухопловства, док је једном отет путнички авион на домаћем лету и преусмерен ка Југославији. Од укупно осамнаест лица која су затражила и добила политички азил, тринаест је било из војног ваздухопловства. Уз већ поменути мотив неслагања са државним и партијским руководством, постојали су и други: незадовољство совјетском експлоатацијом Румуније, присуство совјетских саветника и пилота у румунској авијацији и њихов привилеговани положај у односу на домаће ваздухопловце, страх од репресалија над ваздухопловцима који су се борили против Совјета током Другог светског рата, лоши животни услови. За већину њих Југославија је била само тачка на путу који је водио на Запад. Румунски војни пребези су имали двоструки значај за југословенске власти. Били су драгоцен извор информација о политичкој и посебно војној ситуацији у суседној земљи, а уједно су коришћени и као пропагандно средство у идеолошкој борби са Информбироом. Поред људи, одређену корист Југославија је имала и од авиона којима су пребези извршени. Они су коришћени као средство условљавања у процесу нормализације односа након Стаљинове смрти. Нарочиту вредност имао је млазни ловац Јаковљев Јак-23. Румунија је била нарочито заинтересована за његов повратак, пошто се радило о једном од најбољих авиона совјетске производње. Свесна тога, Југославија је одуговлачила с његовим враћањем у жељи да појача сопствену позицију у билатералним преговорима током 1953. и 1954. године. Додатну корист од овог авиона југословенско руководство је стекло уступивши га Американцима на испитивања. Таквим гестом Југославија је задржала америчку наклоност у наредном периоду.

### **Списак референци – Reference list**

#### **Архиви – Archives**

- Arhiv Jugoslavije. Fond 112, TANJUG.
- Diplomatski arhiv Ministarstva spoljnih poslova Srbije (DAMSPS). Fondovi: Politička arhiva; Strogo poverljiva arhiva.

#### **Објављени извори – Published sources**

- Central Intelligence Agency, Electronic Reading Room.



- *România: relațiile cu vecinii în perioada războiului rece: relațiile României cu Iugoslavia, Colecția de documente, seria I*, coord. Constantin Hlihor, Ioan Chiper, Andi Mihail Băncilă, Ovidiu Georgescu. București: Editura Academiei Tehnice Militare, 2015.

### Штампа – Newspapers

- *Air Forces Monthly*, 2001.
- *Borba*, 1949, 1952. (Cyrillic)
- *Krila armije*, 1952. (Cyrillic)
- *Politika*, 1952. (Cyrillic)

### Литература – Secondary works

- Banac, Ivo. *Sa Staljinom protiv Tita*. Zagreb: Globus, 1990.
- Chirițoiu, Mircea. *Între David și Goliath. România și Iugoslavia în balanța Războiului Rece*. Iași: Casa Editorială „Demiurg”, 2005.
- Ćuruvija, Slavko. *Ibeovac Ja, Vlado Dapčević*. Beograd: Filip Višnjić, 1990.
- Cvetković, Vladimir Lj. *Pogled iza gvozdene zavese. Jugoslovenska politika prema zemljama narodne demokratije u susedstvu 1953–1958*. Beograd: INIS, 2013.
- Diaconu, Mihai. „Ultima zi de zbor, a pilotului de vânătoare”. *Orizont aviatc*, no. 41/2006, 15–16.
- Dimitrijević, Bojan. *Jugoslovenska armija 1945–1954*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2006.
- Dimitrijević, Bojan. *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2017.
- Dimitrijević, Bojan. *Od Staljina do Atlantskog pakta*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2005.
- Giurescu, Dinu C., ed. *Istoria românilor. România în anii 1948–1989*, vol. X. București: Editura Enciclopedică, 2013.
- Dragišić, Olivera. *Komunističko osvajanje vlasti na Balkanu 1944–1947*. Beograd: INIS, 2023. (Cyrillic)
- Gudju Ion, Iacobescu Gheorghe, and Ionescu, Ovidiu. *Romanian aeronautical Constructions 1905–1974*. Bucharest: Military Publishing House, 1974.
- Hitchens, Keith. *A Concise History of Romania*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.
- Kačavenda, Petar, ur. *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948. godine, zbornik radova sa naučnog skupa*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 1999.
- Kukobat, Ilija. „Terrorism and Yugoslav air transport 1948–1990”. *Istorija 20. veka*, 2/2024, 415–432. DOI: 10.29362/ist20veka.2024.2.kuk.415-432.

- Kukobat, Ilija i Nemanja Mitrović. „Let na istočnu stranu gvozdene zavese: prebezi vazduhoplovaca iz Jugoslavije u Rumuniju 1948–1951”. *Vojnoistorijski glasnik*, br. 2/2024, 111–126. DOI: 10.5937/vig2402111K.
- Luburić, Radoica. „Politička emigracija iz informbiroovskih zemalja u Jugoslaviji (1948–1953)”. *Godišnjak za društvenu istoriju*, 3 (1996), 215–228. (Cyrillic)
- *Luptătorul: organ al Asociației emigranților politici din România in Iugoslavia*, No. 3, 1953
- Mitrović, Nemanja. *Decenija iskušenja: jugoslovensko-rumunski odnosi 1948–1958*. Beograd: Institut za savremenu istoriju, 2024.
- Opreș, Petre. *Armata, spionaj și economie în România (1945-1991)*. București: Editura Trei, 2021.
- Opreș, 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.
- Pačepa, Jon Mihaj. *Crveni horizonti*. Beograd: Akvarijus, 1990.
- Păduraru, Gheorghe. *Eroica*. București: Editura Semne, 2008.
- Pentelescu Aurel, Nicoară Marius Adrian, and Antoniu Dan. *O legendă vie: General de flotilă aeriană Ion-Stratulat Dobran: veteran de război*. Buzău: Editgraph, 2010.
- Ristić, Dragoljub. *Moskovske satelitske trupe*. Beograd: Narodna knjiga 1952. (Cyrillic)

### Извори са интернета – Internet sources

- Libertatea. „Nașu’ Pițurcă a șters-o din țară cu bombardieru”, 4. 5. 2014. Datum pristupa 25. 2. 2025. <https://www.libertatea.ro/sport/nasu-piturca-a-sters-o-din-tara-cu-bombardieru-1019174>
- Hisitoria. Turturică, Sorin, „Aripile libertății: aviatorii români fug din raiul comunist”. Datum pristupa 25. 2. 2025. [http://www.history.ro/exclusiv\\_web/general/articol/aripile-liberta-ii-aviatorii-romani-fug-raiul-comunist](http://www.history.ro/exclusiv_web/general/articol/aripile-liberta-ii-aviatorii-romani-fug-raiul-comunist)
- IAR99SOIM. „YAK 23 Romanesc evaluat in secret de USAF”. Datum pristupa 25. 2. 2025. <https://iar99soim.blogspot.com/2015/04/yak-23-romanesc-evaluat-in-secret-de.html>

## SUMMARY

Nemanja Mitrović  
Ilija Kukobat

### *ESCAPE BY AIR: ROMANIAN AVIATORS' DEFECTIONS TO YUGOSLAVIA, 1949–1953*

ABSTRACT: This paper examines the phenomenon of Romanian defections to Yugoslavia during the Cominform conflict, emphasizing escapes by air between 1949 and 1953. Civilian and military migrations across the Banat plain and the Danube were common, but aerial defections stood out for their significance. Based on archival evidence and relevant literature, this study analyzes the motives and circumstances behind these defections, as well as their broader implications. The role of aircraft exchange negotiations in normalizing relations between Yugoslavia and Romania after Stalin's death is also considered.

KEYWORDS: Yugoslavia, Romania, Cominform Resolution, defections, emigration, asylum, aviation

The imposed conflict between Yugoslavia and Romania during the Cominform period led to notable emigration of both civilians and military personnel. Most escapes took place across the flat Banat or Danube. The air escapes were fewer in number, but far more significant than the other two. From 1949 to 1953, there were six successful aerial escape attempts from Romania to Yugoslavia: five using military aircraft and one involving the hijacking of a TARS civilian plane. Among the eighteen individuals granted political asylum, thirteen were military Air Force members. The motivations behind the defection of these Romanian military personnel were largely aligned. Usually behind the official reason – disagreement with the Cominform resolution and the policy led by Bucharest there was dissatisfaction with the poor living conditions and a palpable fear of state repression, including potential arrest and imprisonment. Most defectors aimed to use Yugoslavia merely as a transitional point before heading further west. Although the Yugoslav aut-

horities granted asylum relatively easily, there was an expectation that these Romanian emigrants would provide valuable intelligence regarding their homeland's political and military affairs. This information proved crucial for the Yugoslav military and security agencies, providing insights into the Romanian army structure, airport locations, and the general status of Romania's Air Force. Additionally, the strategic use of defectors conferred certain political advantages. The planes also had a significant value, especially the Yak-23. This Soviet-made jet aircraft helped the Belgrade regime gain favor with American authorities and served as additional leverage in the process of normalizing relations with Bucharest.