

Titov tajni projekt Alfa

Autor Administrator

Thursday, 21 June 2018

Zadnja Promjena Thursday, 21 June 2018

Istoriju Hladnog rata, osim skrivene diplomatije i trke u naoružanju obeležili su prebezi, zanimanje za naoružanje i vojnu operemu oba suprostavljena vojna bloka. Posebno veliko zanimanje bilo je izraženo za avijaciju, koja se smatrala, tada za najnapredniju tehnologiju granu vojne industrije. Tadašnjaja Jugoslavija, aktivno se uključila u ovu igru, a na prve prebege komandijama gledala je kao "Dar sa neba"; i mogućnost da upozna "mlaznu"; tehniku koja je pripadala istoènom bloku, a do koje nije imala pristupa. Prebezi komandijama savremenom mlaznom avijacijom u Jugoslaviju zabeleženi su u periodu od 1949-1953 godine u vreme intenzivne vojne saradnje sa Sjedinjenim Državama kada je i zapoèet tajni projekat "Alfa".

Najveæi deo sukoba sa državama i armijama Informbiroa odigrava se na granicama Jugoslavije. Granice prema severnim i istoènim susedima postale su linije fronta neobjavljenog rata, sa komandijama koji su pripadali istom ideološkom taboru. Granièni incidenti i provokacije zapoèele su odmah po objavi Rezolucije informbiroa 1948, a intezivirani posebno kada su se zareðale povrede vazdušnog prostora Jugoslavije od mlaznih lovaca sovjetskog i ratnih vazduhoplovstava satelitskih zemalja. Jugoslovenske statistike beleže da je od jula 1948. do maja 1954. ukupno bilo 246 povreda vazdušnog prostora. Tu valja napomenuti, da su ubrojane i povrede koje su naèinjene od strane komercijalne avijacije, posebno Maðara, a na ruti Budimpešta-Tirana. Prvi sluèaj konkretne povrede mlaznih lovaca maðarskog RV zabeležen je severoistoèno od Subotice 14.jula 1952. bio je to MiG-15 koji je leteo na visini od 2.000 metara. Jugoslavija je smatrala, da je napad sovjetske armije uz pomoæ susednih zemalja veoma realan, zato je budnost bila veoma velika i ništa se nije prepuštalo sluèaju. Meðutim, nisu svi preleti bili provokatorski sa ciljem izazivanja sukoba, veæ naprotiv, zabeleženi su i oni, koji su bili izraz neslaganja pilota sa sovjetskom politikom. Sletanjem mlaznih aviona Jugoslavija je po prvi put dobila priliku da upozna sovjetske letelice sa kojim su raspolagali Maðari i Rumuni. Prvi prebeg zabeležen je 13. marta 1952, kada je na zemunski aerodrom sleteo rumunski Henkel-111 oznake AG-58. Iz aviona su izašli politički komesar 17. bombarderskog puka, jedan stariji poručnik, pilot sa još tri èlana posade, koji su zatražili azil i izrazili neslaganje sa politikom svoje zemlje. Dana 5. Jula, iste godine, u Jugoslaviju su preletela dva rumunska mesermita Bf-109 evidencijskih brojeva 319 i 363, koji su pripadali 180. lovaèkom puku, sa baziranjem na aerodromu Lugoš. Avioni su se spustili nedaleko od Petrovca na Mlavi. Za Jugoslaviju svakako, najznaèajni su bili preleti mlaznih aviona. Prvi takav prebeg zabeležen je 24. jula 1953. godine, kada je u Jugoslaviju sleteo rumunski mlazni lovac Jak-23 sa kojim je upravljao pilot Dijakonu Mihai. On je odmah zatražio politički azil. Zanimljivo je to, da je vest u jugoslovenskim medijima o prebegu objavljena tek 35 dana posle tog èina. Ubrzo je za "jakom"; u Jugoslaviju sleteo i prvi migov lovac MiG-15 evidencijskog broja 25, maðarskog ratnog vazduhoplovstva. Zanimljivo je, da je MiG-15 prilikom sletanja oštetio nogu stajnog trapa i deo krila. MiG je u najveæoj tajnosti popravljen. Oba mlaznjaka je odmah po sletanju i pregledu, preuzeo Vazduhoplovni opitni centar (VOC). Piloti VOC-a u najveæoj tajnosti ispitali su letne osobine oba lovca. Na tim avionima leteli su kapetani Vodopivec (na avionu Jak-23 obavio je 17 letova u trajanju od 8,27 èasova, kao i èest letova na lovcu MiG-15 u trajanju od 2,40 èasova) i Todoroviæ (na jaku tri leta od 1,14 èasova i tri leta na migu, u trajanju od 1,56 èasova). U letnim ispitivanjima sovjetskih lovaca uèestvovao je i kapetan Prebeg koji je leteo samo na Jak-23 i to samo jedan let od 20 minuta. Dostupni podaci pokazuju da je na oba lovca ispitano i streljaèko (topovsko) naoružanje. Zanimanje za jednog lovca, pokazali su i Amerikanci, koji su znali za oba prebega. Jugoslavija je SAD dala odobrenje da može i ona da sa svojim pilotima pristupi ispitivanju lovca, a u skladu sa postignutim tajnim, meðusobnim sporazumom, èiji detalji su i dalje skriveni od oèiju javnosti. Amerikanci su dobro poznavali lovac MiG-15, sa kojim su se susreli u Koreji, a pod njihovu lupu stigao je posle prebega severnokorejskog pilota [No Kum-Sok (kasnije Kenneth H. Rowe)]. Za njih je nepoznanica bio Jak-23. Kada su dobili zeleno svetlo da ga ispituju u letu, državni vrh je samo zahtevao da se operacija izvede u najstožijoj tajnosti i da veoma kratko traje, a da Sovjeti sa kojima je Jugoslavija veæ bila na ratnoj nozi, to nikako ne saznaju, èime bi se stvari dodatno iskomplikovale. Operacija "Alfa"; Avion Jak-23 Amerikanci su preuzeli 1. novembra 1953. i transportnim avionom C-124 Globmaster prebacili preko Nemaèke u SAD. Ovim èinom startovala je operacija "Alfa";. Pošto je avion prebaèen u bazu Rajt Peterson (Wright-Patterson Air Force Base) Dejton-Ohajo (podseæanja radi u istoj bazi iz 1995. su voðeni pregovori i potpisan mirovni sporazum o prekidu graðanskog rata u BiH), lovac je preuzeo Vazduhoplovno- tehnièki obaveštajni centar - ATIC (Air Technical Intelligence Centar). Jak je u periodu od 4-25. novembra testiran, a amerièki piloti su na njemu izveli 8 letova. Amerikanci su u analizi Jak-23 zabeležili da letelica ima dobro ubrzanje, da je pokretljiva i da ima veliku brzinu penjanja. Po amerièkom mišljenju Jak-23 je bio prevaziðen avion, delom zbog opreme i naoružanja, ali zamerali su mu i na malu maksimalnu brzinu leta, kao i to, da je zaostajao za MiG-15. Krajem novembra iste godine, Amerikanci ponovo rasklapaju jak i u najjveæoj tajnosti ga pripremaju za povratak u Jugoslaviju. Tako rastavljeni Jak ukrcan je u transportni avion C-124 Gloubmaster, koji ga je preko Minhena vratio u Jugoslaviju. Treba napomenuti i to, da piloti transportnog aviona do poslednjeg trenutka nisu znali, da je zapravo tajna destinacija Jugoslavija i kakav teret oni prevoze. Da se nešava; to èudno dešava; isprièao je decenijama kasnije, pilot transportne avijacije USAF Liroj Gud, koji je rekao da osoblje koje je krcalo teret u avion prièalo èudnim stranim jezikom. Tek po krcanju goriva i zauzimanja kursa prema jugu kod pilota u kabinu je ušao pukovnik avijacije inaèe pratilac tereta i navigatoru predao kartu sa ucrtanom rutom leta i krajnjom destinacijom aviona. Po svedoèenju Liroja posle izvesnog vremena u letu Gloubmasteru pridružio se par klipnih lovaca, koje zbog noæi on nije mogao da identifikuje njihove oznake. Ime aerodroma na koji su sleteli nije naveo, osim da je saznao da se nalazi u Jugoslaviji pošto je sleteo. Ubrzo posle istovara tereta Liroj je sa posadom uzleteo i dobio novi pravac - Orli - Francuska preko koga su se vratili u SAD. Prièa sa Jak-

23 završila se tako, da je avion posle izvesnog vremena vraćen u Rumuniju, a tim je tajni projekat "Alfa" bio završen. Pošto reakcije Sovjeta nije bilo, oèito je da nisu znali za ovaj tajni aranžaman Jugoslavije sa Amerikancima, koji decenijama je ostao jedna od najskirvenijih tajni bivše Jugoslavije. Prebezi pilota sa avionima nisu uèestala pojava, ali se javljaju u kriznim političkim, pa i vojnim, vremenima. Nekada su oni bili motivisani ideološkim opredeljenjima, a nekad materijalnim-novèanim potrebama. Prvi takav prebeg sa jakim materijalnom osnovom zabeležen je 21.septembra 1953. Kada je svernokoresjkom pilotu No Kum-Soku isplaćen èek od 100.000 dolara. Postoji i nekakvo nacionalno opravdanje, kada su se prebezi na jednoj strani prikazivali kao herojstvo (prelazak MiG-ova 21 iz RV i PVO) u Hrvatskoj, odnosno kao klasièno dezerterstvo na jugoslovenskoj strani. Ipak, ne bi trebali da preæutimo, da je prebeg sa zapada na istok minoran (a možda i nezabeležen).Autor: Andrej MlakarEXPRES 15.11.2017.

#JosipBrozTito #Jugoslavija #Yugoslavia #SFRJ #antifašizam #antifascism