

Универзитет у Београду

Филозофски факултет

Одељење за историју

Д и п л о м с к и р а д

Отмица ЈАТ-овог авиона '81. Прилог проучавању терористичке делатности против Југославије

Ментор:

проф. др Мира Радојевић

Студент:

Марко Којић ИС16/213

Београд 2020.

С а д р ж а ј

Садржај	2
Предговор	3
Тероризам у ваздушном саобраћају	6
Отмице авиона	11
Стање у СФР Југославији 1981.....	14
Припреме за отмицу авиона	15
Отмица авиона YU – АКФ	22
Суђење отмичарима	34
Потенцијални мотив отмице	42
Писање дневне штампе	43
Отворена питања	44
Закључак	46
Списак извора и литературе	47

Предговор

Када год бих негде у штампи прочитао нешто, погледао неку телевизијску емисију, или на бројним интернет сајтовима наишао на овај случај отмице авиона, увек је то било некако непотпуно, недовољно објашњено, неиспричано до краја. Увек би после тога остајала бројна питања на која је требало одговорити и која су ме интересовала. Углавном је пажња у медијима посвећивана самој отмици авиона, а много мање је придавано припремама које су претходиле томе, мотивима и процесуирању окривљених. С тога сам се заинтересовао за овај догађај, ако не да откријем нове детаље, оно да прича буде на једном месту испричана од почетка до краја.

Приликом проналажења релевантних докумената за овај рад наилазио сам на многе препреке које не могу да не поменем. Не желим да их искористим као изговор већ само у циљу упознавања читаоца са тиме колико је тешко било прикупити грађу (тј. један њен део) за овај догађај. Прва је била та што архиви (Архив Београда, Архив Србије и Архив Југославије) нису имали у својим фондовима грађу за ову тему. Објашњење је било истоветно, да та грађа још увек није стигла до њих, те сам био принуђен да је потражим од институција које су имале додирних тачака са догађајем о коме се говори у овом раду.

Ни ту нисам био претерано срећне руке. У прву категорију бих сврстао установе које се нису ни удостојиле да одговоре на послату им ел. пошту, као што су: Министарство унутрашњих послова или телевизија „Хепи” која је реализовала емисију са главним учесником овог догађаја.

Другу групу чине инстанце које су ми одговориле на моје молбе за грађом али нису могле да ми изађу у сусрет јер нису поседовале ништа што се тичало ове теме, или законом није дозвољено уступање (или нису биле вољне да уступе). То су: Безбедносно-информативна агенција (БИА) чији је одговор гласио: „... Без упуштања у проверу чињенице поседовања документације у погледу које је упућен захтев, позитивни правни прописи у Републици Србији искључују могућност приступа

документацији Агенције у циљу академског и научног истраживања, што укључује и израду научног рада...” У свом образложењу такође су навели да: „ ...Агенција у складу са одредбама закона о културним добрима...редовно излучује и трајно уступа надлежној архивској установи грађу која испуњава услове из овог закона и која је изгубила сваки безбедносни значај. Након њене трајне предаје Архиву Србије могуће је истој приступити...”

У циљу проналажења потребне документације обраћао сам се и Управи за извршење кривичних санкција министарства правде, Секретаријату министарства правде, Управи за заједничке послове републичких органа све у циљу да ће њихови архиви успети да задовоље моју радозналост, али безуспешно. Упућивали су ме једни на друге, уз образложење да се њихова архивска документације не налази код њих, док се круг није затворио.

Обраћање „Ер србији”, која је фирма-наследница ЈАТ-а такође није дало резултате јер је њихов одговор гласио да не поседују никакву документацију која се тиче тог случаја, те су ме љубазно упутили да помоћ потражим од Тужилаштва.

Институције из треће групе су ми изашле у сусрет и уступиле ми грађу која им је на располагању. Виши суд у Београду (у време одигравања догађаја о коме рад говори, Окружни суд у Београду) уступио ми је фотокопију судског уписника јер им је од свега само то остало. На моју молбу за предметом К-848/81 објашњено ми је да је највећа казна у том предмету осам година, а предвиђени рок чувања за кривичне списе у којима је изречена казна лишења слободе у трајању преко три до десет година је – двадесет година. Дотични предмет је тако постао правоснажан 23.11.1987. године, а како је рок чувања био двадесет година, исти је истекао 23.11.2007. те се предмет више не налази у њиховој установи. На мој упит да ли су га и коме проследили, нисам био удостојен одговора.

Ваздухопловни музеј Београд се такође одазвао мојој молби и проследио ми фотокопију судске пресуде из горе поменутог предмета.

У посебну групу бих сврстао телевизијске емисије посвећене овој теми, за чије постојање знам, али никако нисам могао доћи до њих.

Прва је, горе поменута, емисија коју је реализовала телевизија „Хепи”. Њен главни и одговорни уредник г. Марић урадио је интервју, у својој емисији „Голи живот”, са

главним актером отмице авиона Боривојем Јелићем. Ту емисију је немогуће пронаћи на интернету. Безброј пута сам покушавао али сам само наилазио на податак да „видео није доступан”, што опет значи да је био посатављен али је уклоњен.

Сличан случај је и са емисијом новинара Машана Лекића који је у ауторском серијалу „Досије” реконструисао отмицу ваздухоплова под насловом „Драма на небу – отмица Јатовог Боинга”. На интернету постоји неколико поставки ове емисије али је свака без звука!, што практично значи да је бескорисна. Не желим да будем сврстан у присталице теорије завере, али је више него очигледно да се звук упорно „скида” чим неко постави ту емисију на било који интернет сајт. Срећа ме је ипак послужила, те је ова емисија емитована на телевизији неколико дана пре завршетка овог рада. Морам напоменути да на почетку овог документарног филма стоји да су нека имена измишљена а поједини догађаји измењени, зарад „реконструкције и екранизације злочина”, тако да треба обратити пажњу приликом поклањања поверења овом филму.

Сматрам да би ми од значаја била и књига „Претње, отмице и удеси југословенских авиона”, као и књига „Бокељски пилоти” обе истог аутора, доктора ваздухопловне криминалистике у пензији Вукосава Балевића из Тивта. Књигу је издала „Матица Бока” 2017. године али како библиотеке у Републици Србији више нису у обавези да поседују издања из бившег нам дела државе, то је ја нисам могао пронаћи ни у једном каталогу било које библиотеке у Србији. Међутим, захваљујући интернету пронашао сам поједине изводе (недовољне за рад) из дотичне књиге. Како се аутор такође бавио темом која је обрађена у овом раду, те је и он покушао да дође у посед горе поменутог предмета К-848/81 и није успео, Балевић тврди да је спаљен 1992. године иако му је рок чувања био до 2007!

Тероризам у ваздушном саобраћају

Савремени тероризам, као један од видова насиља, постао је најзначајнији изазов како за државу и њене органе заштите, тако и за Организацију УН. Терористичке активности су у XX веку биле енигма и велики проблем за међународни систем безбедности, али ће бити још већи у XXI веку, па је сваки помак у изналажењу метода, идентификације и садржаја тероризма значајан напредак ка стварању претпоставки за успешно супротстављање том виду насиља.¹ Једна од дефиниција тероризма била би: Тероризам је организована примена насиља (или претња насиљем) од стране политички мотивисаних извршилаца, који су одлучни да кроз страх, зебњу, дефетизам и панику намећу своју вољу органима власти и грађанима.² Фреквенција и географска распрострањеност отмица авиона на свим континентима изазвала је до сада стварање веома бројне литературе у којој су извршене и одређене криминолошке класификације извршилаца тих аката. Према тим проценама око 70% отмица авиона извршено је из политичких побуда.

Ако једно лице или више њих силом или претњом силе наметну своју власт посади авиона и присиле је да се покорава њиховим жељама, нарочито у погледу правца лета, говори се о отмици авиона. Отмичар обично прети ватреним или хладним оружјем, експлозивом или запаљивим материјалом, а како је авион у лету, с обзиром на брзину и висину, врло осетљив, па онеспособљавање пилота, пожар, експлозија, и декомпресија услед пробијања зида метком, редовно доводе до катастрофе, те такав акт значи нарочиту опасност за животе људи у авиону с могућношћу угрожавања и људских живота на земљи услед евентуалног пада таквог авиона.³ Сама та околност што је авион у лету јако осетљив и рањив и што акти насиља у њему могу лако изазвати катастрофу доприноси томе да отмичари код својих операција готово и не наилазе на неки озбиљнији отпор, јер су ваздухопловне компаније дале инструкције својим посадама да се покоравају наређењима отмичара, како се отпором не би угрозио живот путника.⁴

¹ Др Р. Гафиновић, *Антитероризам*, Београд 2006, стр. 15.

² Исто, стр. 26.

³ Др Р. Гафиновић, *Како против тероризма*, Београд 1996², стр. 79-80.

⁴ Исто, стр. 82.

Мотиви отмица ваздухоплова од стране терориста су различити а исти се прецизније могу одредити тек након извршене отмице и оглашавања терориста и њиховим пристанком на преговоре са посадом или службама на аеродромима. Већином, мотив отмице терористи саопштавају одмах, прихватањем одговорности или током истражног поступка. Анализирајући досадашња искуства можемо све мотиве отмицара-терориста поделити у следеће групе: политичке, криминалне и авантуристичке мотиве.

У политичке мотиве спадају сви облици напада на ваздухоплове и лица у њима из политичких разлога, као што су: ослобађање истомишљеника из затвора, атентати на личности из политичког живота неке државе који се налазе у авиону, уништење авиона из политичких побуда из освете према власнику регистрације ваздухоплова, неслагање са политичким системом своје земље због чега отима авион за бекство у неку другу државу и сл.

Криминални мотиви за терористичке акције усмерене на ваздухоплове повезани су са стицањем материјалне користи путем изнуде и уцене, бекство из затвора, бекство од издржавања казне, бекство због недобијања путних исправа и др.

Авантуристички мотиви су најређи у пракси, а отмицар је обично ментално болесно лице, које на овај начин жели да скрене пажњу светске јавности на себе.

У досадашњој пракси, чест је случај да приликом отмице ваздухоплова егзистира два или више мотива истовремено.⁵

Отмица ваздухоплова је кривично дело које се састоји у преузимању контроле над ваздухопловом који се налази у лету употребом силе или озбиљном претњом да ће се иста употребити. Објекат кривичног дела јесте ваздухоплов који се налази у лету. Конвенција о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова предвиђа да је ваздухоплов у лету од тренутка када су после укрцавања путника и робе сва спољна врата затворена до момента када нека од врата ваздухоплова буду поново отворена ради искрцавања. Обично се под ваздухопловом подразумевају авиони, али то могу бити и хеликоптери, као и друга средства којима људи могу летети. Објектом напада се такође сматрају путници и чланови посаде ваздухоплова.

⁵ Исто, стр. 85-86.

Сваки чин отмице ваздухоплова је уствари терористички акт – то је кривично дело са високим степеном друштвене опасности. Сазнање да је извршено кривично дело отмице ваздухоплова је једноставно, јер се отмичари веома брзо огласе и оставе своју поруку са уценом или претњом ликвидације путника и чланова посаде као и уништења ваздухоплова, уколико се у траженом року не удовољи њиховим захтевима. Тада они, и не крију организацију којој припадају а ни мотиве из којих су отели ваздухоплов, а то се *de facto* може закључити из анализе садржаја њиховог захетва.

Полиције свих земаља стално раде на усавршавању метода у борби против отмице ваздухоплова, почев од примене најновијих техничких средстава у контроли путника и роба, проналажењу оружја и експлозива на аеродрому, па до специјално обучених јединица за противтерористичка дејства који путују авионом.

Кривично дело отмице ваздухоплова има три облика:

-довођење у опасност безбедности лета ваздухоплова радњама и средствима потенцијалног отмичара-терористе

-лишавање живота неког лица приликом довођења безбедности лета ваздухоплова у опасност

-довођење у опасност безбедност лета ваздухоплова квалификовано тежом последицом (Последица се манифестује у конкретној опасности за безбедност лета ваздухоплова и, потребно је доказати да је иста опасност и стварно наступила, као и утврдити постојање узрочне везе између једне од радњи наведених у опису овог кривичног дела и настале последице).⁶

Да би се превентивним деловањем умањио број ових опасних кривичних дела неопходно је поред осталог и следеће: детаљно физичко претресање путника, детаљна контрола ручног пртљага, спречавање мешања преконтролисаних путника са онима који тек стижу на аеродром, преглед пртљага уз помоћ аутоматских детектора, идентификовање пртљага како се не би отпремио ниједан ковчег без власника, те спречавање да путници сами доносе свој пртљак до авиона, непрекидно обезбеђење авиона који мирују, мора бити уведена непрекидна патролна служба унутар и изван аеродромске стазе. Све горе наведено потпада под антитерористичке мере у цивилном

⁶ Исто, стр. 82-83.

ваздухопловству а то су активности које се одвијају у ширем рејону аеродрома, самом аеродрому и ваздухоплову док је на писти или у лету.

Наиме, веома је значајна контрола приступа аеродромима. Мора се знати ко има овлашћење за приступ местима са ограниченим приступом. Аеродром мора бити непрекидно, безбедносно покривен контролом свих периметара: коришћењем патрола, стражарских торњева, видео камера, расвете физичких препрека и подручја терминала, полетно слетне стазе... Веома је значајна безбедносна контрола приступа терминалима, где треба број присутних тачака свести на минимум. Службе безбедности проверавају све путнике примењујући широко засноване принципе који се примарно усмеравају на методе којима ће се одредити легитимитет и кредибилитет путника. Терористи су обично старости од 18 до 35 година, елегантно су обучени, све плаћају готовином. Путују сами или у паровима, ако су различитог пола углавном се представљају као брачни пар, не путују са децом. Симптоми понашања терориста су веома индикативни за припадника службе безбедности. Наиме, стрес узрокује невољне физиолошке реакције људског тела, када симпатикус припрема тело на акцију, повећавајући број откуцаја и крвни притисак лучећи гликоген из јетре за брзу енергију. Имајући то у виду, службеник поставља пажљиво одабрана питања и помно прати реаговање испитиваног путника. На основу његових реакција службеник може закључити да ли је путник искрен или не. Користећи ту технику он долази до индикатора о лицу, који изазивају сумњу о њему као добронамерном путнику.⁷ Један од бољих примера у свету како тај систем контроле данас функционише јесте аеродром Бен Гурион у Тел Авиву у Израелу.

Поред значаја безбедности аеродромских просторија, веома значајну улогу имају лица која су задужена за безбедност ваздухоплова која почиње на земљи, траје док је ваздухоплов у лету и до новог приземљења. Прва фаза је стална безбедносна контрола над ваздухопловом док је приземљен (у хангару, на помоћном паркингу, полетно слетној стази), затим претрес авиона пре полетања, посебно места погодна за скривање доступна путницима и земаљској посади. Претрес се врши уз врхунску предострожност, коришћењем заштитне опреме. Следећа фаза је преглед спољашности авиона, посебно бункера за точкове, авионских и теретних одељака, одељака за сервисирање, места за гориво, путничких врата. Затим се прегледа унутрашњост

⁷ Р. Гафиновић, *Антитероризам*, Београд 2006, стр. 240-241.

авиона: пилотска кабина, доњи авионски одељак, седишта посаде, путничка кабина, сама седишта путника и испод њих, ормари, одељци за пртљаг, кухиње, тоалети, путничка врата.⁸

Ако авион ипак буде отет, постоје основна правила приликом контактирања и вођења разговора у случају отмице са таоцима. Посада ваздухоплова мора бити обучена и способна да се најприбраније снађе у евентуалним терористичким активностима над ваздухопловом, посебно док је у лету. У циљу ефикасне превенције мора се имати изграђена мрежа сарадње са локалним службама безбедности.⁹ Основни циљ вођења разговора са отмичарима јесте: смиривање емоционалне напетости, скупљање информација о отмичарима, идентификација лица, добијање у времену и одуговлачење, добити што више уступака је циљ коме треба тежити као оптималном решењу. Примећено је да усамљени отмичари брзо доживе емоционални стрес и лакше нагињу ка опасним спонтаним реакцијама, док отмичари који су у групама осећају се сигурнијим.

У оваквим случајевима постоје читави тимови преговарача који контактирају са отмичарима а чији су циљеви горе наведени. Предност групе у разговору са отмичарима у односу на једног преговарача су знатне, јер се: преговарач може концентрисати на отмичаре, више образованих преговарача слуша отмичаре, говорник се консултује са групом, група преузима помоћне функције (техника). Такође, у случају потребе, преговарач-говорник се може заменити другим чланом групе. Стога чланови преговарачке групе морају бити изабрани и располагати значајним полицијско-тактичким знањем и искуствима у сузбијању тешких кривичних дела и истанчаним социјалним схватањем, како би се могли концентрисати, активно пратити и препознати фрустрацију и стрес, као и испољити толеранцију у решавању ситуација.¹⁰

Белгијски правник, криминолог и пилот Жекеман (Jacquemin), који се посебно бави криминолошким аспектима отмица авиона, тврди да су велики број отмичара млади људи жељни светског публицитета, или неки смели људи који по сваку цену желе доћи у неку изабрану земљу, или су то асоцијални типови односно криминалци који желе избећи правди за прђашње злочине, или су, коначно, то људи који те акте

⁸ Исто стр. 236-238.

⁹ Исто, стр. 238.

¹⁰ Исто, стр. 83-85.

врше из освете односно мржње. Према томе, не постоји професионални „ваздушни злочинац”.

У Америци је психијатар Хаберд (Hubbard) испитао понашање 40 отмичара и за све је утврдио да су параноичари. Нашао је да код извесног броја постоје и суицидалне тенденције, али немајући храбрости да дигну руку на себе, у њиховој подсвести постоји нада да ће бити убијени у току операције отмице. Тај психијатар оштро осуђује публицитет који средства јавног информисања дају случајевима отмица авиона истичући да су код многих отмичара пронађени исечци из новина о претходно извршеним отмицама.

Један амерички психолог (Sewell), у тражењу бихевиористичке дефиниције политичког злочина, дели отмичаре авиона на: психопатолошке извршиоце, обичне криминалце и идеолошки мотивисане извршиоце.

Отмице авиона

Отмице авиона су биле популарне '60-их, '70-их и '80-их година XX века међу терористима разних фракција и профила као начин остваривања својих циљева. Бројни су примери отмица авиона од којих су најпознатији: отмица Ер франс-овог авиона на релацији Тел Авив – Париз из 1976. године, када су припадници палестинске ослободилачке организације (PLO) отели авион и као таоце задржали све путнике који су имали израелско држављанство, а потом одлетели у Уганду; отмица Луфтханзиног авиона 1977. године такође од стране једне фракције ПЛО-а; усташка отмица авиона америчке компаније TVA који је са 92 путника летео на линији Њујорк –Чикаго. Извршиоци су били Звонко Бушић, његова супруга Џулијен Шулц Бушић, Петар Матанић, Слободан Влашић и Франц Пешут. Брачни пар је због отмице авиона осуђен на доживотну робију а остали учесници на 30 година затвора.

Године 1979. Никола Каваја, припадник Српског ослободилачког покрета отаџбина, отео је у Сједињеним америчким државама путнички авион „Боинг 727” на лету од

Њујорка до Чикага. Захтев је гласио да се пусти из затвора његов саборац Стоиљко Кајевић. План је био да се после тога заједно авионом упуте ка Београду и обруше авион на зграду Централног комитета Савеза комуниста Југославије. Пошто му план није успео, на наговор свог адвоката авион усмерава ка Ирској где га хапсе и изручују Сједињеним државама. Осуђен је на 65 година затвора а одлежао је 18.¹¹

И у Југославији су се догађале отмице авиона али су оне брижљиво чуване од јавности због политичко-безбедоносних разлога, о њима се није говорило и писало па се није ни знало. Такође је требало и очувати углед социјалистичке земље у свету. Као пример могу послужити отмице од 27. јуна 1952. године на релацији Загреб – Пула. На том лету су, наводно, били Иво Андрић, др Синиша Станковић и др Александар Белић. Тројица нападача су авион преусмерили ка италијанској обали. После слетања, италијанске власти су осталим путницима понудили азил што су они одбили.¹²

Друга отмица се догодила 18. 09. 1956.г. Тог дана је за Београд летео Јункерс Ју 52 са капетаном Угљешом Карановићем, навигатор-телеграфиста Станко Ђуркан и авиомеханичар Терзић. Када је „Тетка Јулка” -како су пилоти звали овај авион, узлетела и повећавала висину, усмеривши се ка Београду у кабину је упао висок човек дуже косе. Одмах је извадио пиштољ и прислонио пилоту уз главу и захтевао да одмах скрену ка Италији. Нападач је био дрзак и галамивши поновио захтев, и посада је морала да га послуша. Пилот је покушао да мало смири ситуацију, па је повео разговор са отмицарем, али овај му је прислонио нож другом руком на ребра. Ситуација је била веома озбиљна. Пилот је од телеграфисте тражио да контактира аеродром код Анконе. Они су се одазвали и он је објаснио ситуацију и тражио да му омогуће слетање. Пристали су и без проблема су слетели. Када је особље на аеродрому отворило врата, нападач је потрчао ка излазу, али се саплео и пао. Тада је у бесу махао ножем и повредио једног путника. Чим је излетео из авиона ухватили су га карабињери и спровели у затвор. Када је све објашњено и путнику указана помоћ, авион је узлетео и кренуо ка Београду. Касније су сазнали да је отмицар познат југословенској полицији као ситни криминалац, насилник и лопов из околине Никшића.

¹¹ „Усташе отимају јатове авионе”, https://www.novosti.rs/dodatni_sadrzaj/clanci.119.html:579818-Ustase-otimaju-Jatove-avione, (24. 12. 2019).

¹² „Удеси југословенских авиона нису случајни”, <http://www.politika.rs/scc/clanak/40016/Udesi-jugoslovenskih-aviona-nisu-slucajni>, (9.7. 2019).

Следећа отмица је била 12. 10. 1957.г. Овога пута је био у питању ЈАТ-ов ДЦ-3 који је из Тивта летео за Загреб. Авион је укрцао 13 путника и после двадесет минута лета, негде изнад радиофара¹³ Гацко, у кабину су улететела два крупна човека. Авиомеханичар Тујковски је покушао да их избаци из кабине али су га савладали и један од њих је прислонио цев пиштоља пилоту Камшеку уз врат. Други отмицар је у ногавици имао скривену малу секиру и запретио да ће њом полупати све инструменте ако не крену ка Италији. Онај први је то потврдио и запретио да ће убити пилота. Посада је морала да послуша па су окренули авион ка југозападу. Радиста је ступио у контакт са контролом летења у Барлети. Нису одмах добили дозволу да слете већ им је наложено да круже над Јадраном у близини тог града. Након што су добили дозволу за слетање у Бари, и то урадили, предали су се карабињерима и тражили политички азил, па су после саслушања, спроведени у логор за политичке азиланте.

Наредна се десила 28. 06. 1958.г. Овога пута је био авион Иљушин иЛ-14п. И овде је отмицар чекао да авион узлети и исправи се па је ушао у кабину и пилоту Милораду Тошићу прислонио металну цев уз главу. Овај је тражио од пилота да крене ка Италији или ће га ликвидирати. Било је напето у кабини, јер Италијанска контрола летења прво није одобрила слетање. Када је контрола лета дала одобрење за слетање у Бари, отмицар се распричао. Рекао је да имао намеру да са два друга из Котора и Рисна крене у Италију а одатле код рођака у неку далеку земљу. Он је радио у тиватском Арсеналу, и за ову акцију му је помогло што је као војник био у Ратном Ваздухопловству. Она два друга се нису појавила на аеродрому, па је овај одлучио да то уради сам. У Барију се искрцао и мирно предао карабињерима, и док су га одводили тражио је од пилота да отвори прозор на кабини. Тада му је показао да је у руци имао неку стару лулу, а не пиштољ.

Као што је горе наведено, о овим отмицама се није говорило, али последња, десета, је привукла пажњу новинара.

¹³ Радиофар (радио + фар, према античком светионику на грчком острву Фару), навигацијски одашиљач радиоталаса (радиоодашиљач) с кружном (неусмереном) или с усмереном карактеристиком зрачења. Поставља се на тачке важне за навигацију, одакле емитује карактеристичне сигнале који омогућавају утврђивање његовог идентитета и одређивање угла (тзв. радиосмер) помоћу кога се утврђује тренутни положај корисника (нпр. ваздухоплова) или служи као циљ према коме се корисник креће. Према радиофару с кружном карактеристиком зрачења смер се одређује помоћу радиогониометра, а према усмереном радиофару помоћу посебних пријемних уређаја.

Стање у СФР Југославији 1981.

Стање у Југославији и општа политичка ситуација те године нису били на завидном нивоу. Земља је полако али сигурно тонула у све веће проблеме, како економске тако и политичке. Скоро годину и по дана пре овог догађаја преминуо је председник СФРЈ Јосип Броз, а у марту 1981. године угушени су шиптарски немири у АП Косову и Метохији.

Дошло је до дефинитивног институционалног блокирања могућности да било ко постане Брозов наследник. Неформална коалиција представника република и покрајина као колективног председништва земље је 1979. године добила и законску основу. У оквиру тог председништва, представник сваке републике и покрајине као и федералне партије могао је да буде председник годину дана. У периоду о коме се говори у раду, функцију председника Председништва СФРЈ обављао је Сергеј Крајгер.¹⁴ Југославија тих година улази у кризу дугова. Дошло је до највишег пораста спољне задужености, највећег дефицита у размени са иностранством и највеће дотадашње инфлације. Југославија је постала европски рекордер у инфлацији. Од 1979. године почињу несташнице робе у радњама, а убрзо затим и редукције у производњи електричне енергије. У наредних неколико година, југословенска држава је покушавала да врати дугове, по цену драстичног обарања инвестиција и потрошње.

Након економске, уследила је и политичка криза у земљи. Она почиње у марту 1981. године на Косову, када су албански студенти организовали у више наврата демонстрације у којима су тражили статус републике за АП Косово и Метохију. У демонстрацијама је било више погинулих. Федерална партија је оценила ове догађаје као 'контрареволуцију'. У јавности, а и на седницама највиших партијских и државних органа, почиње да се говори о националним проблемима на Косову и Метохији, нарочито исељавању Срба и Црногораца. Савезна и републичке партијске власти

¹⁴ Сергеј Крајгер вршио је дужност председника Председништва СФРЈ од 15. маја 1981 до 15. маја 1982. године.

прокламују потребу веће интеграције Косова и Метохије у привреду и културу земље, као и мере за спречавање иселавања Срба и Црногораца.¹⁵

Припреме за отмицу авиона

Припреме за отмицу као и сам терористички чин извршила су лица: Боривоје Јелић, звани „Бора”. Рођен у Великој Барни СО Грубишино Поље 06.08.1954. (27 година у току извршења дела) од оца Љубомира и мајке Драгице рођене Пуцарин. Настањен у Бјеловару у ул. Ивана Банића бр. 9. Број личне карте 81558, издата 13.04.1981. у Бјеловару. Југословен¹⁶, држављанин СФРЈ, завршио је осмогодишњу школу и три године економске школе.¹⁷ Без занимања, неожењен је и војску није служио.¹⁸

Марко Крижић рођен у Јоковцу СО Добој, 01.05.1955. (26) од оца Стипе и мајке Катић Борић. Живи у Бјеловару, ул. Аугуста Шеног бр. 15. Број личне карте 77934, издата 26.06.1981 у Бјеловару. Хрват, држављанин СФРЈ. По занимању је електроинсталатер, завршио је Школу ученика у привреди. У радном односу код „Чесме” у Бјеловару, са личним дохотком од око 9.500,00 динара. Војску је служио у Титограду 1973 – 1974. Води се у евиденцији Војног одсека Бјеловар. Ожењен, отац четворогодишњег детета.

Милан Прпић, родио се у месту Криви Пут код Сења 04.03.1953. (28) од оца Миховила и мајке Марије рођ. Банковић. Настањен у Ријечи у ул. Први мај бр. 2. Број личне карте 246984, издата 16.06.1981. у Ријечи. Хрват, држављанин СФРЈ. Завршио је Школу ученика у привреди и Вишу саобраћајну школу. Запослен као инжењер „цестовног”

¹⁵ Predrag J. Marković, *Trajnost i promena. Društvena istorija socijalističke i postsocijalističke svakodnevice u Jugoslaviji i Srbiji*, Beograd 2012², str. 30.

¹⁶ Сам се тако изјаснио на судском претресу.

¹⁷ Његова мајка, Драгица Јелић, каже да није положио трећу годину средње економске школе.

¹⁸ Отпуштен из војске после 45 дана као неспособан.

саобраћаја у ПИК-у Ријека¹⁹, са личним дохотком од око 12.000,00 динара. Нежењен и војску није служио.

Предраг Видаковић звани „Тело”. Рођен је у Славонском Броду 05.12. 1959. (21) Од оца Бошка и мајке Наде. Пребивалиште у Ријеци у ул. Шкуринска Драга бр. 1/II Хрват, држављанин СФРЈ. Има осмогодишњу школу, без занимања и запослења, војску служио 1979-1980. у Панчеву. Води се у војној евиденцији СО Ријека.

Јосип Валентић, рођен у Хрсову СО Крижевци 01.01.1959. (22) Пребивалиште у Бјеловару у ул. Ивана Банића бр. 26. Југословен, држављанин СФРЈ. Завршио је осмогодишњу школу и два разреда економске школе. Војску је служио 1979-1980. у Неготину, води се у војној евиденцији СО Бјеловар.²⁰ Запослен у угоститељском објекту (бару) „Скоч” у Загребу.

Треба напоменути да су сви отмичари, били и раније осуђивани. Боривоје Јелић је од раније познат полицији. Због кривичног дела пљачке из 1973. године осуђен је пресудом окружног суда Бјеловар К-66/73 од 13.04.1973. године, због кривичног дела разбојништва из члана 252. Кривичног закона, на казну строгог затвора у трајању од три године. Због тога је побегао у СР Немачку. Међутим, и тамо је починио кривична дела пљачке и покушаја убиства због којих је провео неколико година у немачком затвору у Хамбургу²¹. Када је то одслужио, изручен је Југославији због дела почињених у својој земљи, па је наставио робијање у затвору у КПД Лепоглави. Марко Крижић је осуђиван од стране Општинског суда Бјеловар, К-454/80, због кривичног дела одузимања моторног возила, на казну затвора од 30 дана. Такође је осуђен од стране Окружног суда Бјеловар К-138/76, због кривичног дела из члана 261 ст.1 у вези члана 16 Кривичног закона, на казну строгог затвора од три године. Милан Прпић осуђен пресудом Општинског суда Ријека К-65/78 због кривичног дела из члана 163 ст. 3 Кривичног закона Хрватске, угрожавање јавног саобраћаја, на новчану казну од 1.500,00 динара. Предраг Видаковић осуђен пресудом Општинског суда у Ријеци, К-542/79, због кривичног дела из члана 130 ст.1 Кривичног закона СРХ, крађе, на казну затвора од четири месеца коју је и издржао.

¹⁹ Милан Прпић је био запослен у Ријечкој млекари као погонски инжењер по струци. Колеге нису имале речи хвале за њега, тврдећи да је стално био повучен и недружељубив. Узео је годишњи одмор у млекари баш у време кад је починио отмицу авиона, што је доказ да је отмица планирана.

²⁰ Пресуда Окружног суда Београд стр.1-2.

²¹ *Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона*, (2014), Машан Лекић

Боривоје Јелић је отмицу авиона планирао још док је био на издржавању казне у СР Немачкој, и то заједно са Јосипом Валентићем који му је долазио у посете.²² Јелић по изласку са издржавања казне затвора из КПД Лепоглава, 04.04.1981. са овим планом упознаје и у исти укључује Марка Крижића, кога познаје са робије из Лепоглаве, а касније и Милана Прпића.²³ Паралелно са овим, Јелић је контактирао и са Предрагом Видаковићем кога такође привлачи за исту ствар. И њихово познанство датира из истоименог затвора.²⁴

После одлуке да се отме ваздухоплов уследио је одабир аеродрома, а томе је претходила опсежна припрема и провера. Како би утврдили начин контроле путника и њиховог пртљага на аеродромима у земљи, Јелић, Крижић, Прпић и Валентић почетком септембра 1981. године, путују авионом од Загреба до Београда и назад. Том приликом су утврдили да је, због ефикасне контроле на овим аеродромима, немогуће унети оружје у авион. Због тога средином септембра одлучују да обиђу још неколико аеродрома у земљи. Јелић, Крижић и Валентић путују Крижићевим аутомобилом од Бјеловара до Ријеке где им се придружује и Прпић, па затим његовим аутомобилом настављају пут и крећу у обилазак аеродрома Задар, Сплит, Дубровник и Титоград.²⁵ По обиласку истих, заједнички одлучују да се у авион укрцају на Титоградском аеродрому јер су проценили да је на њему најслабија контрола путника и пртљага. Посебну пажњу при проверама поклањали су раду детектора за метал те је Јелић носио по џеповима разне металне предмете како би видели да ли је исти у функцији. Одабиру баш тог аеродрома допринело је и то што су савезни ваздухопловни инспектори раније неколико пута кажњавали власти аеродрома због непридржавања прописа.

За извршење отмице било им је потребно и оружје које је набављено још у јуну месецу 1981. године. Тада су Јелић и Крижић отишли у Дарувар и од непознатог лица Јелић је купио пиштољ марке „Unique” 6,25 mm.²⁶ Касније, такође у Дарувару купио је још један пиштољ марке „Берета” калибра 7,65 mm. Поред овога, у Вараждину код једног приватног мајстора наручују да им се израде и три пиштоља у облику налив пера, калибра 0,22 mm „флорбер”. Њих касније ипак нису преузели јер се испоставило да не

²² Иначе су живели у истом граду и истој улици.

²³ Прпић је посећивао свога брата у Лепоглави те отуда и то познанство.

²⁴ Пресуда Окружног суда у Београду стр.9.

²⁵ Данашња Подгорица.

²⁶ Пиштољ француске производње, капацитета 6 метака, тежине 370 g, произвођен од 1923. до 1940. године

раде како треба. Поред овога, у исту сврху, Валентић и Прпић у Трсту купују по два ножа „скакавца”.²⁷

Када је све било обављено и спремно, по претходном договору, четворка се у среду 23.09.1981. окупља у Загребу ради поласка на пут за Београд и даље за Титоград. Истога дана из Ријеке на пут преко Загреба за Београд, креће и Предраг Видаковић. Долазећи из Бјеловара у Загреб, Јелић са собом доводи и Ксенију Докмановић. Ксенија је била из Бјеловара, рођена 08.09.1953. године. (28) Завршила је Школу ученика у привреди, била је без запослења и удата.²⁸ Те вечери у стану Валентића у Загребу, Јелић ставља у Ксенијин пртљаг, са њеним знањем, два пиштоља и три ножа. Рекао јој је да она треба да их пренесе до Београда и да ће их он тамо некеме продати. У Загребу јој је купио нову гардеробу. Исте те вечери, возом из Загреба полазе на пут за Београд, Боровоје Јелић и Ксенија Докмановић у једном вагону а у другом вагону истог воза, Марко Крижић и Милан Прпић. Јосип Валентић саопштава Јелићу да он не путује са њима, те да ће отићи у СР Немачку како би их по потреби одатле финансијски помагао. Том приликом Валентић предаје Јелићу новац у износу од 5.000,00 динара и 300,00 немачких марака. Валентић је иначе био главни финансијер овог подухвата, јер је својим новчаним средствима потпомогао претежни део припрема све четворице.

Наредног јутра, четвртак 24.09.1981., по доласку у Београд Јелић и Докмановић су одсели у дневном боравку хотела „Асторија”, а Крижић и Прпић у хотелу „Београд”. Истог дана увече наставили су пут возом за Титоград, такође у одвојеним вагонима. Истим возом је путовао и Предраг Видаковић, који им се придружио у Београду, али он је путовао одвојено од ових четворо. На путу за Титоград приморани су да преседају у аутобусе због радова на прузи. И то обављају одвојено, како су и путовали. На одредиште коначно стижу у петак 25.09. око подне и одседају у хотелима. Јелић и Ксенија у хотелу „Подгорица” а Крижић и Прпић у хотелу „Црна Гора”. Ту се сусрећу са Видаковићем који је путовао сам и у међувремену пристигао. Тада се Видаковић и упознао са Крижићем и Прпићем. Јелић је после окупљања купио авионске карте у пословници ЈАТ-а за њих петоро на линији Титоград – Београд.²⁹ Затим је Јелић одвео

²⁷ Пресуда Окружног суда у Београду стр. 10-11.

²⁸ Иако је у супротности са подацима из Уписника Окружног суда у Београду, наводим и писање штампе да је Ксенија Докмановић била по струци књиговезац и да је радила у фабрици кекса „Кестлин” у Бјеловару. Такође се наводи да је у граду је била позната као уживалац дроге.

²⁹ Пресуда Окружног суда у Београду стр. 11-12.

Видаковића у хотел у коме је одсео, али тражи од њега да уопште на разговара са Ксенијом како би створили утисак да се не познају.

Наредног преподнева, у суботу 26.09. догодиоа се један занимљив сусрет између Предрага Видаковића и извесног Зорана Рашовића, његовог познаника са одслужења војног рока. Од њега је набавио спортску торбу са гардеробом јер је наводно био неприкладно обучен, и говори му да ће те вечери отпутовати авионом до Београда а потом за иностранство. Како Видаковић код себе није имао гардеробу, пријатељ га је упитао одакле му пасош, а он је одговорио да га има и да је код Јелића.

У склопу последњих припрема пред чин извршења отмице, у хотелској соби, Боривоје Јелић је тражио од Ксеније да унесе у авион пиштољ „Unique“ али је она то одбила. С тога је он узео тај пиштољ, ставио га у десну чарапу и причврстио фластерима за ногу, с намером да га сам унесе. Други пиштољ, марке „Берета“, Јелић је пре отмице бацио у Морачу. Такође се решио и два ножа. Сматрајући да су гломазни те зато неподесни да се унесу у авион, бацио их је из воза на путу из Загреба ка Београду³⁰.

Те вечери (Јелић је собе платио и за 27. али су их напустили 26.-ог увече) на аеродром Голубовци³¹ код Титограда дошли су Боривоје Јелић и Ксенија Докмановић, а одвојено од њих Марко Крижић и Милан Прпић. Пристигао је и Предраг Видаковић у пратњи свог друга из војске Зорана Рашовића и једног његовог пријатеља. Јелић је предао карту Видаковићу у тоалету аеродрома, пошто су улазили посебно. Оставили су део свог пртљага на аеродрому, тачније два кофера. У Јелићевом коферу су нађене књиге на немачком језику које су касније послате на превозиће, а у другом ништа. Последње припреме су биле обављене и пошли су да се укрцају у авион³². Ксенија је прва прошла контролу а Јелић последњи.

Контрола у Голубовцима није била на завидном нивоу. Како су касније посведочили путници, а и комисија која је формирана да би утврдила пропусте, нису се детаљно контролисали ни путници ни пртљак. Аеродром није имао потребну опрему за преглед, недостајали су детектори за метал и рендген апарати. Ограда око аеродрома била је разређена а на појединим местима и шупља. Службени пролаз намењен

³⁰ У емисији „Досије“ Јелић је рекао да је Ксенија унела у авион пиштољ, ножеве и бензин који се налазио у боцама шампона а да је он, видевши да је прошла контролу без икаквих проблема, свој пиштољ бацио у канту за смеће аеродромског тоалета.

³¹ Аеродром Титоград налази се у месту Голубовци, 12 km јужно од Титограда тј. данашње Подгорице. Данашњи назив је „Аеродром Подгорица“.

³² Пресуда Окружног суда у Београду стр. 12-13.

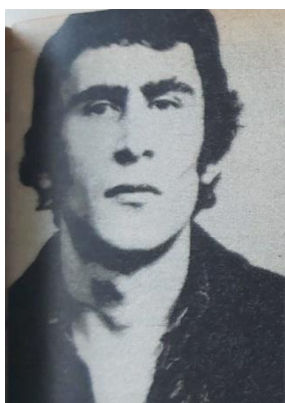
посадама авиона и другим службеним лицима није се редовно закључавао, како прописи иначе налажу, и нико га није чувао. Пртљаг је уношен у авион као на воз, товарено је све и свашта без икаквог реда. Службеници су испољавали фамилијарне односе према путницима. Дешавало се да када авион полети, за њим остају путници који испраћају своје као на железничкој станици. Дежурни милиционер, Божа Јелић (није у сродству са отмицарем), који је био задужен за контролу и претрес путника, био је студент четврте године правног факултета!³³ Због негодовања путника што лет касни и присуства фудбалера „Будућности”, у које су сви гледали са великом пажњом, милиционер очигледно није обавио свој посао како треба. Жена милиционер која је била задужена за претрес особа женског пола, тога дана није била на свом радном месту већ на боловању, а ни њена заменица није била ту. Наиме, до 1977. године Савезна ваздухопловна инспекција, која је контролисала аеродроме, имала је широк делокруг надлежности а од тада контролисали су само ствари које путници не носе са собом већ се смештају у пртљажник авиона. Контрола путника и ручног пртљага прешла је у надлежност органа унутрашњих послова. Тадашњи главни савезни ваздухопловни инспектор Ранко Марковић, његов помоћник Душан Мургашки и начелник инспекције за аеродроме Василије Меденица говорили су о пропустима и казнама које су се односиле на аеродром Голубовци. Казали су да је раније уношено и оружје тј. пиштољи. Када су скренули пажњу аеродромским властима на то, добили су објашњење да се Црногорац никада не растаје од свог оружја! Једна од последњих примедби упућена од стране ЈАТ-а титоградском аеродрому, гласила је:

„ ... Достављамо вам примедбу из путне књиге вође ваздухоплова са лета YU-740, дана 01.09.1981. године која се односи на непрофесионалан и некоректан рад земаљских служби на аеродрому Титоград. Посада сматра да је безбедносна ситуација на аеродрому Титоград критична. У авион је после путника ушла нека жена да се опрости са супругом који путује у Париз. На нашу интервенцију службеница тврди, прво, да никаква жена није изашла из авиона, а затим да је наводно мужу донела заборављени пртљаг, као да се не зна обавеза земаљског

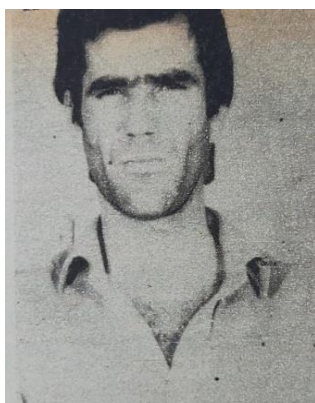
³³ М. Чабаркапа, „Контрола са попустима”, *Вечерње новости*, 30. септембар 1981, стр. 11.

службеника да познаје процедуру и идентификације пртљага ван авиона. Такође, један други путник долази са пакетом адресованим на неког радника из Т.О. Београд кога он не познаје и захтева да се пакет смести у бифе (авиона) тврдећи да ће тај радник доћи касније у авион. Посада је поступила по утврђеним процедурама и предала пакет милицији. Предлажемо да се целокупно особље ХИТНО обучи како безбедно опслужити авион. Предузмите нешто док не буде касно”.³⁴

На страним аеродромима спроводила се детаљна контрола путника који путују у Југославију – на захтев југословенских власти. Пренебрегнута је чињеница да отмица може доћи и изнутра.³⁵



Боривоје Јелић



Марко Крижић



Милан Прпић

(фотографије преузете из НИН-а)

³⁴ „Поуке отмице”, *НИН*, 04. октобар 1981. стр.17.

³⁵ „Капетане, изгледа да смо отети”, *НИН*, 04. Октобар 1981, стр. 12-13.

Отмица авиона YU – АКФ

Тог суботњег 26.-ог септембра 1981. године редовна линија ЈАТ-а саобраћала је на релацији Титоград – Београд. Био је то авион типа Боинг 727- 2Н9 са регистрацијом YU – АКФ. Саобраћао је на лету YU 7432 и полетео је са аеродрома Голубовци у 21:45.³⁶ Посаду авиона чинили су: пилот Љубомир Зекавица³⁷, копилот Мирко Пинтар, авио механичар Зоран Кленцовљевић, главни стјуард Стеван Тадић, стјуардесе Марина Андрић, Зорица Перовић и Радица Ђурђевић. Као осми, био је присутан и опсервер, тј. ученик за будућег пилота Драган Јовановић. Затекао се ту и њихов колега пилот Гојко Вујановић, али он није био на дужности већ је путовао као цивил. Поред чланова посаде у авиону је, у том тренутку, било и 73 путника. Због измена у летовима и појединих кашњења истих, пилоту Зекавици је јављено да мора одлетети до Дубровника да преузме још 28 путника. То није било ништа неуобичајено, тако да је боинг 727 слетео на дубровачки аеродром Ћилипи у 22:00. Ту су се само укрцали нови путници, нико од већ присутних у авиону није га напуштао. Када је и то обављено, авион је поново полетео у 22:28. Са укупно 98 путника и 8 чланова посаде летилица се запутила ка свом крајњем циљу, аеродрому „Сурчин” у Београду.³⁸ Међу путницима су били: Радован Бујић, Зоран Никитовић, Славко Влаховић, Зоран Воротовић, Миомир Бакрач, Војислав Вукчевић, Бранислав Дробњак, Зоран Батровић, Жарко Вукчевић, Петар Љумовић, Мојаш Радоњић, Мирко Радиновић, Драган Вујовић, Драгољуб Брновић, Василије Калезић, Славенко Кузељевић, сви чланови фудбалског клуба „Будућност” из Титограда. Кренули су у Нови Сад на утакмицу Прве савезне лиге против ФК „Војводина”. Са њима су били и тренери Ђорђе Герум и Милутин Фолић, вођа пута Аљо Шаркић, као и др Ђуро Мусић и физиотерапеут Љубомир Радуновић.³⁹ Београдски глумци Михаило Јанкетић, Марко Николић и Жарко Лаушевић⁴⁰, затим

³⁶ Све сатнице су по југословенском времену.

³⁷ Пилот Љубомир Зекавица нашао се на том лету јер је мењао свог колегу Благоја Станковића. Био је војни и пробни пилот, а 20 година је летео у ЈАТ-у.

³⁸ „Капетане, изгледа да смо отети”, *НИИ*, 4. октобар 1981, стр. 12.

³⁹ „Он је pokrenuo bjekstvo iz otetog JAT – ovog aviona!”, <http://mondo.me/a668451/Info/Drustvo/On-je-pokrenuo-bjekstvo-iz-otetog-JAT-ovog-aviona.html>, (16. Јул 2019.)

⁴⁰ Требало је да путује са њима и глумац Предраг Мики Манојловић, али се није укрцао у авион због страха од летења.

естрадна звезда Биљана Петровић, као и народни хероји генерал Милан Шијан⁴¹, ратни командант Шесте личке бригаде и генерал-пуковник авијације Божо Лазаревић, бивши пилот. Били су ту још и Драган Секулић, Драгољуб Симић, Босиљка Драча, службеница београдске царинарнице, са сином Марком (5 г.), Вера Балабан са ћерком Иваном, Иванка Николић. Као и Петар Ракочевић, члан председништва СК ССРНЈ. Директор представништва „Зетатранс“ у Београду Боро Раичевић.⁴² Рајко Клемецки, асистент камере. Будо Симоновић новинар и Весна Граховац са двоје малолетне деце, супруга генерала Благоја Граховца.⁴³ Најстарији путник на лету била је Томна Вучелић (89 г.) из Титограда, у пратњи свога сина Радомира. Присутна је била и Изета Реџепагић са својим супругом, болесница из Никшића која је путовала на носилима и морала хитно у Београд на наставак лечења јер је боловала од карцинома плућне марамице, као и многи други.

На Титоградском аеродрому у авион су ушла четворица дугокосих, модерно обучених младића и једна девојка. Супруга генерала Граховца, Весна, скренула му је пажњу на њих јер су јој изгледали сумњиво, и тражила је од њега да предузме нешто али јој он није поверовао.⁴⁴ Приликом уласка у авион заузели су места у предњем делу авиона, ближе пилотској кабини. Први су били Крижић и Прпић а одмах иза њих Јелић и Ксенија. Видаковић је сео неколико редова иза њих али се касније преместио и сео одмах до Јелића.

По узлетању са дубровачког аеродрома, када је авион био негде изнад Гацка, Јелић је рекао Видаковићу: „Сада је моменат да отмемо авион!“. Затим је повукао за руку Крижића и рекао: „Идемо!“. Јелић и Видаковић су потом устали са седишта и упутили се према пилотској кабини. Јелић је извадио пиштољ и уперио га у стјуарта и путнике, наредивши им да се повуку у задњи део авиона, тако да су прва четири реда остала испражњена. Видаковића је задужио да остане ту и прати понашање путника а он је упао са оружјем у руци у пилотску кабину. Извукао је из кабине Гојка Вујановића (иако је био њихов колега, на том лету је путовао као цивил па се поставља питање поштовања процедуре – шта ради цивил/путник у кокпиту авиона?)⁴⁵ а потом и флајт-

⁴¹ Отац редитеља Слободана Шијана.

⁴² Некадашњи директор Летачке оперативе „Авиогенекса“.

⁴³ В. Граховас, *Banditosi ili ubice država*, Beograd 2016², str. 95.

⁴⁴ Исто.

⁴⁵ Пилот Зоран Модли, коментаришући ову отмицу у поменутој емисији „Досије“, каже да је била „пракса“ да се на домаћим летовима пуштају познаници/цивили да седе у пилотској кабини на месту опсервера.

инжењера Зорана Кленцовљевића. Пилот Зекавица је захтевао да врате флајт-инжењера предочивши им да без њега не могу безбедно летети. Јелић је попустио и дозволио да се Кленцовљевић врати. За њим је у кабину пристигао и Крижић који је са собом повео стјуардесу Зорицу Перовић, држећи јој нож „скакавац” у пределу врата. Потом у кокпит улази и Прпић који је кроз шпијунку на вратима пратио шта се дешава са путницима. Јелић је, под претњом пиштољем⁴⁶, тражио од капетана Љубомира Зекавице да промени курс лета и окрене авион да лети за Бриндизи у Италију⁴⁷, што је овај и учинио. Отмичарима је било битно да што пре напусте ваздушни простор Југославије. Пилот је казао отмичарима да мора да обавести контролу лета о промени курса али су му ови то забранили. Скретање са курса је одмах приметила контрола лета у Дубровнику. У таквим ситуацијама пилоти имају упутства да слушају отмичаре. У почетку су отмичари били груби, нервозни и силецијски настројени. Било је неповерења отмичара у то да ли је пилот стварно окренуо авион ка Италији и када је расправа досегла врхунац, пилот Љубомир Зекавица им је рекао: „Слушајте ви младићи, радите ви лепо свој посао а ја ћу да радим свој. Ја морам све заједно, и вас и путнике, да доведем живе и здраве на земљу. После ви радите шта хоћете.”⁴⁸ Отмичари су строго контролисали комуникацију пилота, мада су поред матерњег говорили још само немачки на коме су и разговарали међусобно. Пилот је упорно покушавао да им објасни како контрола лета мора да зна куда се авион креће да би им припремила слободан ваздушни простор. Зато је још једном покушао те је наредио копилоту да контактира Бриндизи али отмичари то нису дозволили. Дозволили су само да објаве путницима да је авион отет. Међутим, капетан Зекавица је успео да дојави контроли лета на сурчинском аеродрому да је авион отет тако што је послао код⁴⁹ који пилоти шаљу у случају опасности.⁵⁰ Те ноћи, на дежурству у контроли лета на сурчинском аеродрому били су, и позив за помоћ примили: Света Николић, Димитрије Вићентић, Љуба Лутић и Милорад Потуча.⁵¹ Авион Боинг 727 био је и званично отет, на висини лета од 7000 метара и та информација је аутоматски прослеђена и осталим аеродромима, тј. њиховим контролама лета у окружењу.

⁴⁶ Очевидци тврде да је пиштољ изгледао старо и излизано.

⁴⁷ Било је разговора и о томе да се лети у Рим, а поред Италије у опцијају су биле и Намибија и Јужноафричка република.

⁴⁸ „Капетане, изгледа да смо отети”, *НИН*, 4. октобар 1981, стр. 12.

⁴⁹ Када контрола летења добије дотични код, не води опширан разговор са посадом већ тражи потврду кода, тј. пита да ли је код њихов. После потврде ваздухоплов се званично води као отет.

⁵⁰ В. Петровић, „Сада им је живот много слађи”, *Политика*, 28. септембар 1981, стр. 8.

⁵¹ *Борба*, 28. септембар 1981, стр.1.

Алармиран је државни врх Југославије, те је формиран кризни штаб поводом ове ситуације. Одмах су добијена имена свих путника у авиону, а сумња је пала на Боривоја Јелића и његове саучеснике јер су већ имали досије у полицији⁵². Дата је и узбуна војним летилицама⁵³. Путници у авиону су се понашали прилично нормално и сталожено с обзиром на ситуацију у којој су се нашли. Могли су до тоалета кад год су хтели али уз пратњу неког од отмичара. Тако су и приметили да неки путници иду до тоалета без пратње па су схватили да у авиону има још отмичара сем оних који су узимали активног учешћа, попут Јелића, Крижића и Прпића.⁵⁴

У међувремену, авион је прелетео Јадранско море у ушао у италијански ваздушни простор. Зекавица је рекао Пинтару да пребаци радио на фреквенцију контроле лета из Бриндизија. Из звучника се зачуо разговор са другим авионима где се помиње Бриндизи и отмичари су тек тада поверовали да авион заиста путује ка Италији. Јелић је тада затражио да разговара са контролом лета у Бриндизију на немачком, те је затражио од пилота да пита да ли неко од Италијана зна тај језик. Копилот је питао и добио одговор да немају никога ко зна немачки, може само енглески или италијански. Јелић је ипак узео микрофон и покушао на немачком: „Hallo, hallo! Sprechen sie deutsch?“ Није било одговора па се уверио да пилот говори истину. Посада је затражила дозволу за слетање и после првобитног одбијања добили су је. Када је авион био близу аеродрома отмичари су променили план и Јелић наређује пилоту и копилоту да промене курс и усмере летилицу ка Израелу тј. Хаифи. Пилот му је тада скренуо пажњу да у резервоару нема довољно горива за такав подухват. Отмичари су упорни и посада поново мења курс. Авион су усмерили ка Крфу јер се на њему налази радио-фар, затим преко њега за Атину па тек онда за Хаифу. Након неког времена пилот и копилот успели су отмичарима да ставе до знања да стварно неће бити горива за лет до Израела. Тада је Јелић одлучио да негде успут допуне резервоар горивом. Са собом су понели карту света, формата дечјег атласа, и стално су гледали у њу. Пилот је предложио да гориво допуне у Атини јер свакако прелећу преко ње на путу до Хаифе, и Јелић се сложио. Напетост у односима отмичара и посаде донекле је попустила. Пилот је затражио од атинске контроле летења дозволу за слетање. Одговора није било те је упорно понављао молбу. Упутили су га да кружи изнад радио-фара док не одлуче

⁵² *Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона*, (2014), Машан Лекић

⁵³ Правило је да два војна авиона увек дежурају на војном аеродрому, спремна за полетање и извршавање задатака у сваком тренутку.

⁵⁴ „On je pokrenuo bjekstvo iz otetog JAT-ovog aviona!“, <https://mondo.me/Info/Drustvo/a668451/On-je-pokrenuo-bjekstvo-iz-otetog-JAT-ovog-aviona.html>, (13.06.2020.)

шта да раде. Како је горива бивало све мање пилот им се поново обратио али су престали да одговарају на позиве. Када је одговор коначно стигао био је – негативан⁵⁵! Љубомир Зекавица и његов копилот Мирко Пинтар⁵⁶ знајући да су резерве горива на измаку, без уплита отмичара, сами су захтевали да се аеродромске службе припреме за слетање те да ће слетети директно, без претходног кружења. Грци су запретили да ће блокирати писту ватрогасним возилима али им је пилот Зекавица одговорио да ће у том случају одабрати довољно широк пут у граду и покушати да атерира. Тиме су атинску контролу лета ставили пред свршен чин.⁵⁷

Када су слетели на атински аеродром „Еленикон”⁵⁸, око 01:00 часова, контрола их је упутила да авион одрулају на најудаљенији део писте, далеко од других авиона и аеродромске зграде. Грчке власти биле су спремне за ванредну ситуацију. Блокирали су авион јаким полицијским снагама тако да нико није могао да му се приближи. На аеродром су стигли и представници југословенске амбасаде заједно са представником ЈАТ-а. Покушали су да ступе у везу са авионом али отмичари нису прихватили разговор и одбили су да саопште идентитет грчким властима. Посада Боинга је затражила од грчких власти 15 тона горива како би могли да наставе лет, али Грци нису имали спремно па је морало да се чека. Отмичари су почели да се нервирају јер су мислили да је у питању нека подвала. Путници нису у први мах схватили где се налазе тј. где су слетели, а и светла у авиону су била искључена. Када су схватили почело је комешање јер су појединци почели да праве планове како да осујете отмичаре. Договорено је да се на првом следећем аеродрому на који буду слетели покуша нешто.⁵⁹ Најпредузимљивији по том питању био је генерал Милан Шијан, који је седео у десетом реду, и тржио од стјуардесе да му покаже како се отварају врата авиона. Она није хтела јер се плашила отмичара, те је морао да се тиме позабави сам. За то време

⁵⁵ Сваки аеродром, односно држава којој он припада, може самостално да одлучи да ли ће или неће прихватити отети авион уколико овај затражи дозволу за слетање. Аеродроми углавном избегавају пријем отетих авиона уколико нису на неки начин стављени у безизлазну ситуацију, јер не желе да компликују своје пословање. Наиме, аеродром или један његов део, тада не би био у функцији а морале би бити организоване и све службе (полиција, ватрогасци, медицинске екипе...). Ипак, један од кључних разлога због кога аеродроми одбијају пријем отетих авиона је тај што не желе да се мешају у унутрашње ствари друге државе.

⁵⁶ Пилот Мирко Пинтар каријеру је започео у ЈАТ-у у пољопривредној авијацији. Први лет је имао марта 1972. Од тада до пензионисања 2019. године у ваздуху је провео 26 000 сати. Последња авио-компанија за коју је летео била је америчка „Southwestern airlines”. Пензионерске дане проводи у Нешвилу, Тенеси, САД.

⁵⁷ „Капетане, изгледа да смо отети”, *НИН*, 04. октобар 1981, стр.12.

⁵⁸ Атински аеродром „Еленикон” био је у функцији до 2001. године када је изграђен нови – „Елефтериос Венизелос”.

⁵⁹ Д. А. „Срећан крај безумне акције”, *Политика*, 28. септембар 1981. стр. 7.

Крижић и Прпић тражили су од Јелића да разговара са аеродромским властима на немачком језику али Грци, наводно, немају никога ко говори немачки језик. Атинска контрола лета им је понудила да разговарају са југословенским компанијским и дипломатским представницима али су сви у глас одбили. Тројица отмичара су се све више нервирала што Грци толико одуговлаче са допуном горива. Јелић се плашио изненадног упада специјалних снага у авион које би могле да их неутралишу. С тога је, преко пилота, поручио аеродромској контроли да ће запустити по путницима уколико убрзо не стигне цистерна са горивом⁶⁰. Да би их колико толико смирио, пилот им је објаснио да је у нормалним условима потребно око сат времена да се авион опреми и напуни горивом. Рекао је да су ово ванредни услови и да аеродром нема 15 тона горива вишка јер њихов долазак није најављен. Када је авион био допуњен горивом, после сат и по времена задржавања (02:35h), поново је узлетео и преко Родоса наставио пут Израела. Тек када је авион узлетео обавестили су Грке куда су пошли. Око 04:00 часова летилица је примећена у кипарском ваздушном простору. Приликом приближавања израелском ваздушном простору пилот је контактирао контролу лета у Тел Авиву и затражио дозволу за слетање на аеродром Бен Гурион. Аеродромске власти наређују посади да кружи око једне тачке, која је удаљена 46 миља од аеродрома, док они не одлуче шта да раде. После неког времена стигао је одговор да је слетање дозвољено и започета је процедура за атерирање. Авион је чекала специјална јединица израелске војске и 27 санитарних возила.⁶¹ Међутим, у последњем тренутку посади је јављено следеће: „Израелска територија је затворена за саобраћај, нема слетања ни на један аеродром, вратите се одакле сте дошли”.⁶² Десило се то да су израелске власти понишtile одлуку свог аеродрома.⁶³ Чак су долетела и два израелска борбена авиона типа „Фантом” и запретила обарањем Боинга уколико покушају да слете. Три пута су их упозоравали да напусте израелски ваздушни простор, док није почело коначно одбројавање пред обарање⁶⁴. Немајући куд, посада је послушала ово наређење.⁶⁵

⁶⁰ Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона, (2014), Машан Лекић

⁶¹ „Кад часови трају као вечност”, *Вечерње новости*, 28. септембар 1981, стр. 12.

⁶² „Капетане, изгледа да смо отети”, *НИН*, 04. октобар 1981, стр. 12-13.

⁶³ „И путници и отмичари у Београду”, *Политика*, 28. септембар 1981, стр. 1.

⁶⁴ Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона, (2014), Машан Лекић

⁶⁵ Израел је изабран због тога што СФРЈ није имала успостављене дипломатске односе са том државом, па тако није постојала ни обавеза екстрадиције. Односи су прекинути 1967. године након Шестодневног рата између Израела и арапских снага, поводом кога је Југославија следила проарапску политику. Односи између Израела и СРЈ обновљени су 1992. године.

Отмичари су хтели поново у Италију а затим у Шпанију па Латинску Америку⁶⁶ али им је објашњено да ће опет остати без горива јер је лет дуг. Др Ђуро Мусић, лекар у фудбалском клубу и хирург титоградског медицинског центра који је седео преко пута болеснице, скренуо им је пажњу да се стање Изете Реџепагић погоршава. Приликом објашњавања користио је стручне термине како би код слушаалаца створио утисак да је стање озбиљније него што је заиста било⁶⁷. Услед ових околности одлучили су се за Кипар. Јелић је упитао ко ту живи па када је добио одговор да тај део Кипра настањују Грци, рекао је да је то добро. Путници нису имали информацију о томе куда се крећу. Посада је затражила дозволу за слетање на аеродром у Ларнаки и добили су је јер је кипарска контрола лета пратила југословенски авион и пре него што су дотичну дозволу и затражили. Већ су били обавештени да се ради о отмици тако да је кипарски министар транспорта Џорџ Хаџикос обавестио југословенску амбасаду у Никозији. По слетању, у 04:41 часова, летилицу су опколиле јаке снаге кипарске полиције специјализоване за противтерористичка дејства и преговарачки тим. Пилот Зекавица је затражио од аеродромских власти допуну горива и уље за моторе. Кипрани су схватили шта југословенски пилот покушава јер су знали да никаква замена уља није потребна, бар не на тако кратким релацијама. Прихватили су његову игру у циљу добијања на времену те су, наводно, обећали да ће уље стићи али га нису имали ту на аеродрому већ је морало бити доведено из сат и по удаљене Никозије. Отмичари су поново изразили сумњу да их пилоти лажу о времену потребном за довоз горива. Покушали су на својој карти да пронађу Ларнаку и Никозију те да отприлике виде удаљеност између ова два града, али како су они поседовали карту света једва се видео и Кипар. Тада су пилоти узели своју карту за навигацију и пред њима израчунали растојање и потребно време за довоз горива. Испало је да је стварно потребно око сат и по времена вожње. За отмичаре ово је било разумно и прихватљиво објашњење тако да нису више правили питање око тога.

Док су чекали да гориво и уље стигну, посада је покушала да наговори отмичаре да из авиона пусте болесну жену, Изету Реџепагић. Као аргумент су употребили то да такав гест може бити протумачен као хуман од стране кипарских власти. Јелић је после краћег размишљања прихватио овај предлог и људи из хитне помоћи су ушли у авион а он је наредио Прпићу и стјуардеси Зорици Перовић да помогну око изношења Изете из

⁶⁶ *Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона*, (2014), Машан Лекић
⁶⁷ *Исто*

авиона. Са њом је изашао и њен муж како би је сместили у кола хитне помоћи. Помогао им је и др Мусић, који је био са болесницом док је нису предали лекарима у Ларнаки. Он се потом вратио у авион, иако му је Јелић рекао да може да оде са кипарским лекарима и болесницом, и добио аплауз од свих путника⁶⁸. Том приликом, остале су спуштене задње степенице преко којих су износили болесну жену. Пилот је то знао, али не и отмичари који су мислили да је све затворено.⁶⁹ Стјуардеса је то приметила па је навукла завесу преко тог пролаза, да се не види на први поглед да је излаз слободан.

Док су чекали гориво концентрација отмичара је услед умора попустила. Прпић је био задужен да посматра путнике кроз „шпијунку” на вратима пилотске кабине. Јелић и Крижић, који су оскудно познавали енглески језик, првенствено су водили рачуна да их пилоти нешто не преваре разговарајући са контролом лета. Тако је са њихове стране остало потпуно незапажено да је излаз остао отворен.

Током евакуације брачног пара Редепагић Милан Шијан није седео скрштених руку. Отишао је до тоалета и тамо потпалио новине које је носио са собом да прекине лет. Затим је истрчао из тоалета и почео да виче: „Пожар, пожар!” играјући на карту панике. У викању му се придружио и генарал Лазаревић. У том тренутку је настало право расуло у авиону. Посада је знала да пожара заправо нема јер им инструменти ништа нису јављали. Међутим, схвативши то као добру прилику, појачали су уређаје за хлађење на најјаче. Упутили су и драматичан позив ватрогасцима како би још више збунили Јелића, Крижића и Прпића који су били са њима у кабини. Како су задња врата била отворена, дошло је до кондензације и скоро цео авион се убрзо испунио паром. То је само још више појачало утисак, како код путника тако и код отмичара, да је у авиону стварно избио пожар. Тада је Ксенија почела да виче и убеђује путнике: „Није ватра, останите на својим седиштима”⁷⁰. На седишту код крила, баш где се налази помоћни излаз за случај опасности, седео је нападач ФК Будућности Жарко Вукчевић. Сео је ту када су их отмичари отерали из предњег дела авиона, иначе је седео у првом реду. Он је отворио поменута врата и омогућио путницима још један излаз поред већ отвореног задњег. Урадио је то нестручно; уместо да их отвори на спољну страну он их је увукао унутра, тако да се добио прилично мали простор за

⁶⁸ Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона, (2014), Машан Лекић

⁶⁹ „Капетане, изгледа да смо отети”, НИН, 04. октобар 1981, стр. 12-13.

⁷⁰ Пресуда Окружног суда у Београду, стр. 29.

пролазак. То ипак није спречило путнике да се провуку кроз исти и изађу на крило авиона, па са њега скоче на писту.⁷¹ Том приликом је Рајко Клемецки повредио пету код доскока.⁷² Он је био једини (само)повређени у овој отмици. Отмичари нису ни покушали да спрече путнике да побегну и убрзо су сви напустили авион, а међу њима су били и Ксенија Докмановић и Предграг Видаковић. Тада је Прпић отворио врата пилотске кабине и јавио својим „колегама” да су се путници разбежали због пожара. Отмичари су остали сами са посадом око 05:00 часова. Један путник је ипак остао у авиону: био је то фудбалер Петар Љумовић. Стјуардеса Радица Ђуровић била је његова блиска рођака и он није хтео да је остави саму. Зато га је пилот Зекавица представио отмичарима као члана посаде на пракси. Тројица отмичара затим одлазе у задњи део авиона јер су ту на улазу у исти дошли представници аеродрома да разговарају са њима, али како су ови знали само немачки језик, нису могли да се споразумеју. После тога Јелић је наредио пилоту да авион поново узлети чим буде допуњен горивом. Као дестинација се поново помиње Италија, тачније Рим. Љубомир Зекавица се изговорио тиме што излаз за случај опасности није стручно отворен, те да је том приликом покварен и с тога је упутио позив аеродромским властима да пошаљу авио-механичара за Боинг 727 како би квар отклонио. Путници су искакали преко покретних делова крила па је и то требало преконтролисати. Они су му одговорили да немају никога јер је „недеља ујутру”.

Како је авион био лишен путника, а отмичари видно преморени и услед тога онемогућени да трезвено расуђују, капетан је наручио тринаест комплета хране од аеродромске службе кетеринга, како би покушао да бар мало релаксира ситуацију. Копилот Мирко Пинтар је отишао да унесе храну а флајт-инжењер Зоран Кленцовљевић је изашао, уз пратњу Милана Прпића, да обиђе авион и установи оштећења. Посада је, у први мах, била спремна да их савлада јер их је било више. Био је и план да их сву тројицу намаме у пилотску кабину и тамо закључају али су ипак одлучили да ствар препусте професионалцима. Док су обедовали, тачније доручковали јер било је око 06:00, капетан и остатак посаде покушавали су да убеди Јелића и другове му да се предају кипарским властима. У том трнутку поново су дошли преговарачи до задњих врата авиона и њих тројица су отишли до њих да разговарају са

⁷¹ „On je pokrenuo bjekstvo iz otetog JAT-ovog aviona!“, <https://mondo.me/Info/Drustvo/a668451/On-je-pokrenuo-bjekstvo-iz-otetog-JAT-ovog-aviona.html>, (13.06.2020.)

⁷² „Marko Nikolić bio u otetom avionu iz Podgorice, kasnije kroz smijeh pričao detalje otmičice“, <https://www.cdm.me/zabava/muzika-film-tv/marko-nikolic-bio-u-otetom-avionu-iz-podgorice-kasnije-kroz-smijeh-pricao-detalle-otmice/>, (16.06.2020.)

надзорником аеродрома, који их је убеђивао да је боље да се предају кипарској полицији него да чекају да дођу Југословени⁷³. Пилот, видевши да је расправа жучна, наредио је посади да то искористи тако што су отворили предња и сервисна врата и активирали ваздушне тобогане тзв. слајдове преко којих су се спустили низ авион, не чекавши да се исти надувају до краја.⁷⁴ Петоро их је прошло кроз предња врата а четворо кроз сервисна. Пилот Зекавица је искочио последњи. Отмичари су чули да се нешто догађа и потрчали су у предњи део авиона. Када су путници видели кроз прозоре аеродромске зграде да се и посада ослободила, пробили су полицијски кордон и истрчали на писту у сусрет посади која је пристизала. Јелић, Крижић и Прпић, видевши да су остали сами у авиону и да је њихов план пропао, после краћих преговора, предали су се кипарским властима без икаквог отпора око 07:00 часова и одведени су на саслушање.

Када су се сви нашли на сигурном, почели су да славе. Путници су повадили из пртљага пића а повело се и коло. Како је о отмици говорено и у медијима, на аеродром су дошли и југословенски играчи и тренери који су били на Кипру, као што су Живаљевић, Личанин и Андон Дончевски. Пружили су финансијску и материјалну помоћ својим сународницима. Путници су са подозрењем гледали на неке од својих сапутника јер им се и током лета чинило да три отмичара нису сами већ да имају своје помагаче. Приметили су да Ксенија седи сама те да не учествује у весељу са њима. Генерали Шијан и Лазаревић су предложили да се идентификују сумњиви па су тако открили по личним картама да је и Ксенија из Бјеловара, а и Видаковић им је био сумњив, па су на њих и указали полицијским снагама. Треба напоменути да су кипарске власти сарађивале са југословенском амбасадом у погледу документације јер путници углавном нису имали пасоше код себе. Министар унутрашњих послова Кипра, Кристопулос Вениамин, издао је налог да се отмичари најкраћим путем врате у Југославију. То је реализовано тако што су југословенске власти послале на Кипар још један авион. Из Београда је полетео у 09:00 часова „Даглас” дц-9, са полицијом и новом посадом која је требало да врати Боинг 727. Путници су се вратили „Дагласом”, којим је пилотирао капетан Томислав Димић, а нова посада је Боингом превезла отмичаре и своје колеге до Београда. Током лета за Југославију пилот Љубомир Зекавица пришао је Јелићу, Крижићу и Прпићу, сео поред њих и упустио се у разговор.

⁷³ *Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона*, (2014), Машан Лекић

⁷⁴ „Капетане, изгледа да смо отети”, *НИН*, 04. октобар 1981, стр. 12-13.

Били су прилично неповерљиви и нерасположени за причу па их је пилот Зекавица нудио цигаретама, распитивао се одакле су, кога имају од родбине... Када је сазнао да Крижић има четворогодишње дете, обећао је да ће му купити и послати поклон. Предочио им је како је на крају све испало добро јер нико није настрадао и готово да нема никакве штете, те како се све завршило на најбољи могући начин за обе стране, Јелић је на то додао: „Па и ја мислим да је то најбоље решење и за вас и за нас”. И поред свих настојања пилот није успео да дозна мотиве који су их нагнали да почине терористички чин.

Авион са путницима слетео је на београдски аеродром „Сурчин” 27.09. у 16:30 часова, а петнаест минута касније и авион са отмичарима. У холу аеродрома била је издвојена група људи која је пристигла да дочека своје са лета YU 7432. Поред њих, присутан је био и велики број новинара са камерманима који су пошли у сусрет путницима како би их интервјуисали.⁷⁵

Званично саопштење ЈАТ-а поводом отмице:

„ Капетан Љубомир Зекавица са осталим члановима посаде поступио је у свему по процедури коју је летачка оператива ЈАТ-а установила у заједници са осталим службама ЈАТ-а и контролом летења.

Активиран је уређај којим су аутоматски, обавештени контрола летења и оперативни центар летачке оперативе о отмици.

Капетан авиона је поступио у складу са писаном процедуром и наставио професионално и рутински да управља авионом, не испуштајући ниједног момента из вида безбедност путника, посаде и авиона.

⁷⁵ B. Grahovac, *Banditosi ili ubice država*, Beograd 2016², str. 96.

Захваљујући клими коју је од почетка отмице створио капетан Зекавица дошло је до успешног ослобађања прво путника, а затим и посаде ваздухоплова.

Руководство ООУР-а Летачка оператива је уз помоћ осталих ООУР-а и Комитета ОНО и цивилне заштите ЈАТ-а у оваквом моменту имало потпун увид у ситуацију, правилно предвиђајући поједине фазе догађаја. У информисању и прикупљању података значајну помоћ су, поред контроле летења, пружиле и посаде осталих ЈАТ-ових авиона које су пратиле лет отетог авиона и о томе обавештавале Оперативни центар ЈАТ-а.

Посебно истичемо помоћ и коректност која нам је указана на аеродрому „ Ларнака ” од стране кипарских власти и аеродромског особља”.⁷⁶



Стјуардеса Марина Андрић, главни стјуард Стеван Тадић, копилот Мирко Пинтар, стјуардеса Радица Ђурђевић, Гојко Вујановић, стјуардеса Зорица Перовић, флајт-инжењер Зоран Кленцовљевић, пилот Љубомир Зекавица (фотографија преузета из НИН-а)

⁷⁶ „Званично саопштење ЈАТ-а поводом отмице”, *Вечерње новости*, 29. септембар 1981. стр.10

Суђење отмичарима

Истога дана када су слетели у Југославију, отмичари су пребачени у притворску јединицу. Подносилац оптужбе је Окружни јавни тужилац и она је датована даном извршења кривичног дела тј. 26.09. и заведена под ознаком КТ-1485/81. Оптужница терети Боривоја Јелића, Марка Крижића, Милана Прпића, Ксенију Докмановић и Предрага Видаковића за отмицу ваздухоплова, члан 240/1 Кривичног законика Југославије. Чињенице релевантне за утврђивање постојања кривичног дела, у односу на оптужене Јелића, Крижића и Прпића, установљене су њиховим признањем које је поткрепљено исказима сведока – чланова посаде и путника отетог авиона. Против Јосипа Валентића оптужница је подигнута 09.03.1982. (чекала се екстрадиција из СР Немачке) под истим бројем, и теретила га је за кривично дело отмице ваздухоплова помагањем из члана 240 став 1 у вези члана 24 КЗ СФРЈ. Тужилаштво је предложило да се оптужени огласе кривим и осуде по закону.⁷⁷

Како слово закона каже, суд надлежан да суди у оваквим случајевима је онај на чијој се територији налази аеродром отетеог ваздухоплова, односно крајњи циљ лета авиона. Пошто су оба законска основа ипуњена у овом случају то је исти припао Окружном суду у Београду.⁷⁸ Веће су сачињавали судија Бранислав Благојевић, уједно и председник већа, судија Небојша Симеуновић – члан већа, затим судије поротници: Даринка Лазовић, Васа Бунчић и Зорица Стојановић. Записничар је била Милка Гачић. Адвокати одбране били су: Страхиња Кастратовић, који је бранио опт. Јелића, Јанко Дучић, заступао је опт. Крижића, и Бранислав Нинковић, бранилац опт. Прпића. Оптужена Ксенија Докмановић имала је адвоката Драгољуба Копривицу, а опт. Видаковић адв. Радивоја Пауновића. Сви они су били београдски адвокати осим Дамира Марциуса, адвоката из Загреба, који се старао за одбрану опт. Валентића. Присутствовао је и заменик Окружног јавног тужиоца Милорад Трнинић, као и представник радне организације ЈАТ-а Београд, Десанка Дујановић-Илић.⁷⁹

Релевантне чињеница за утврђивање постојања кривичног дела, суд је утврдио на основу вештачења криминалистичке технике ГСУП-а Београд бр. 57/28 од 12.02.1982.

⁷⁷ Пресуда Окружног суда у Београду, стр. 7.

⁷⁸ „Четири саучесника међу путницима авиона?”, *Политика*, 29.09.1981. стр. 7.

⁷⁹ Пресуда Окружног суда у Београду, стр. 1.

о исправности пиштоља и пуњења, фотодокументације, извештаја РСУП-а Црне Горе од 27.09.1981., затим потврде ГСУП-а Београд од 05.10.1981. о враћању личних ствари и новца које су приликом лишења слободе одузети од оптужених. Коришћен је и извештај из казнене евиденције за оптужене, затим извештај ГСУП-а Београд од 27.09.1981. о стварима оптужених које су имали у авиону, као и спис за екстрадицију Јосипа Валентића упућен надлежним органима СР Немачке. У обзир је узет и писмени поднесак оштећеног ЈАТ-а од 18.02.1982. Овоме треба додати и списак сведока: Љубомир Зекавица, Мирко Пинтар, Зоран Кленцовљевић, Стеван Тадић, Гојко Вујановић, Зорица Перовић, Радица Ђурђевић, Марина Андрић, Драган Јовановић, Божидар Јелић, Зоран Рашовић, Давид Атлагић, Мирјана Петровић, Милан Шијан, Нада Младеновић, Петар Љумовић, Љубица Бурић, Нада Мамковић, Тугомир Мамковић, Михајло Јанкетић, Драгољуб Секулић, Љубомир Драговић, Мирјана Вуковић и Ђуро Мусић.⁸⁰

Главни претрес је одржан од 09. до 17. 02. 1982. Доказано је да је доминантну улогу у свему овоме имао Боривоје Јелић као организатор те да је држао све konce у својим рукама. Он је зачетник идеје о отмици авиона, што се види из његовог исказа током истраге где каже да се овом идејом носио још док је издржавао затворску казну у СР Немачкој. На терет му је стављено и то што је придобијао једног по једног учесника за свој подухват, иницирао набављање и одабир оружја, издавао наредбе како саизвршиоцима тако и посади и путницима. Једном речју, држао је све konce у својим рукама како у планирању отмице тако и у њеном спровођењу.

Оптужени Милан Прпић се на главном претресу бранио ћутањем. Међутим, његови искази из претходног поступка-истраге сагласни су са исказима оптужених Јелића и Крижића.⁸¹

Оптужени Предраг Видаковић не признаје извршење дела те у своју одбрану наводи да је случајно у Титограду 25.09. срео Јелића и да га је овај позвао да пође са њим за Београд, што је и прихватио. Даље каже да није знао да су они планирали отмицу нити је у њој учествовао. Покушај овакве одбране није успео јер оптужени није пружио уверљиво објашњење о разлогу свог доласка у Титоград. Давао је више различитих објашњења. Прво говори да је дошао да посети свог друга из војске Зорана Рашовића,

⁸⁰ Исто, стр. 9.

⁸¹ Исто, стр. 14-15.

међутим није знао да наведе адресу дотичног.⁸² Друго објашњење гласи да бежи из Ријеке због почињених кривичних дела, али се том приликом поставило питање његовог пасоша. Зашто га је носио ако није планирао излазак из земље? Одговор на то питање дао је управо сведок Зоран Рашовић, изјавивши да му је Видаковић рекао да ће путовати у иностранство. Коначно, оптужени Видаковић није умео ни да објасни како то да је на пут кренуо, из Ријеке преко Загреба и Београда до Титоград, истог дана 23.09. и истим превозним средством као и остатак групе. Чак је и мењао иста превозна средства у исто време када и његови другови. У прилог му није ишло ни то што се по приспећу у Титоград одмах сусрео са Јелићем, као ни то што је Јелић имао код себе пет авионских карата од чега је једна била намењена и њему.⁸³ Суд је лако утврдио да то не може бити коинциденција већ да представља договор између њега и Јелића. Овакава Видаковићева одбрана је неоснована и у супротности је са другим доказима. Улога оптуженог Видаковића као саизвршиоца извршене отмице огледала се у његовом задатку контроле путника у путничком делу ваздухоплова. То што је Видаковић, заједно са осталим путницима у паници која се створила након узвика „пожар”, напустио авион и што нема доказа да је предузео неке кораке да би бекство путника спречио, да се објаснити чињеницом да су се остала тројица налазила ван путничког дела авиона тј. у кабини пилота и да се у паници која се том приликом створила и није могло ништа друго учинити са његове стране.⁸⁴

Учешће оптуженог Јосипа Валентића⁸⁵ у радњама помагања код извршења овог кривичног дела, утврђено је исказима оптужених Јелића, Крижића и Прпића, на посредан начин и исказима сведока Мирјане Вуковић и Љубомира Драговића као и делимичним признањем самог Валентића у истрази и главном претресу.⁸⁶ Утврђено је да је Валентић био главни финансијер читавог подухвата, а да су остали чланови групе учествовали у финансирању у знатно мањој мери, према могућностима. Оптужени каже да је на сва путовања у циљу обиласка аеродрома ишао тек тако, и да није знао шта се иза тога крије. Исто тако и пориче да је финансирао цео подухват.⁸⁷ Изјавио је да је чак и одвраћао Јелића од идеје отмице али га је теретило то што је за исту купио у

⁸² Исто, стр. 16.

⁸³ Исто, стр. 17.

⁸⁴ Исто, стр. 21.

⁸⁵ Име Јосипа Валентића се не налази на списку оптужених у уписнику Окружног суда у Београду који ми је достављен иако је процесуиран, мада је на истом видно присутна цензура последње колоне у виду црног фломастера.

⁸⁶ Пресуда Окружног суда у Београду, стр. 21.

⁸⁷ Исто, стр. 22.

Трсту два ножа. Све ово је неосновано с обзиром на изјаве Јелића, Крижића и Прпића које су дали на претресу. Признао је једино да је Јелићу у више наврата давао новчана средства по изласку овог из затвора Лепоглава у априлу '81. и то у износима између 15.000,00 и 20.000,00 динара. Установљено је да то није била само помоћ пријатељу који је тек изашао из затвора, већ да је то било умишљајно помагање, те да је тим новцем купљено оружје. Поред тога, Валентић је обећао Јелићу, Крижићу и Прпићу да ће их по обављеном послу финансијски помагати из СР Немачке, па је с тога и отпутовао тамо чим је њих испратио из Загреба.⁸⁸ Из исказа сведока Љубомира Драговића и Мирјане Вуковић, установљено је да су новчане могућности Јосипа Валентића заиста биле такве да је могао да финансира такав подухват. Суд је Валентићеву одбрану одбио као неосновану јер је оповргнута неведеним доказима. Утврђено је да је умишљајно помогао у извршењу кривичног дела отмице ваздухоплова.

Оптужени су подвргнути неуропсихијатријском прегледу који је извршен од стране комисије вештака, те је утврђено да су сви они, са разликама које се односе на индивидуалност свакога од њих, способни да схвате значај дела и управљају својим поступцима. Ово објашњење је у име комисије, на главном претресу, дао судски вештак др Божидар Целебцић.

Одлучујући о казни суд је узео у обзир и олакшавајуће околности па је Јелићу, Крижићу, Прпићу и Валентићу узео у обзир признање чињеница релевантних за утврђивање постојања кривичног дела. Крижићу је узета у обзир и породичност јер је био отац малолетног детета, а Валентићу то што је до тада био неосуђиван.

Од отежавајућих околности суд је свима (осим Валентићу) узео у обзир ранију осуђиваност. Затим, суд је ценио и степен угрожавања заштитног објекта - безбедности ваздушног саобраћаја, имајући у виду чињеницу да су на изложени начин оптужени довели у опасност животе већег броја путника и чланова посаде као и имовину велике вредности.⁸⁹

Што се тиче Ксеније Докмановић суд није нашао довољно чврсте доказе који несумњиво указују на то да је дотична знала за план отмице и добровољно учествовала у њој.

⁸⁸ Исто, стр. 23.

⁸⁹ Исто, стр. 25.

„Из доказа изведених на главном претресу, утврђује се читав низ околности, које саме по себи или посматране у узајамном склопу, говоре о могућности, да је опт. Ксенија Докмановић, учествовала у отмици ваздухоплава, као саизвршилац или бар помагач или да јој је бар било знано да опт. Јелић и остали оптужени намеравају да изврше отмицу ваздухоплава. По оцени суда ове околности, говоре о високом степену сумње али исте нису довољне за несумњив и сигуран закључак о учешћу оптужене Ксеније Докмановић у извршењу отмице”. Радње извршења које се оптужницом стављају на терет Докмановићевој током главног претреса нису доказане. Није доказано то да је Ксенија у договору са било ким од оптужених учествовала у радњама извршења овог дела.⁹⁰ Из свих околности које су претходиле извршењу отмице, суд је закључио да је Ксенија била Јелићев сапутник без сазнања и свести о томе да ће исти извршити отмицу ваздухоплава. Тужитељ је покшао да докаже како је Ксенија била спомињана од стране осталих оптужених приликом договора, као особа која је требало да унесе оружје у авион. Такође, на терет јој је стављено и то што је путовала са Јелићем по, скоро, целој земљи а да наводно није знала прави разлог таквог пута. Међутим, суд је закључио да учешће дотичне није несумњиво утврђено, јер су наводно, приликом договора, оптужени помињали и друга женска лица која су узимана у обзир а не изричито Ксенију. Што се тиче заједничког путовања Ксеније са оптуженима доказано је да ју је Јелић позвао на пут 23.09. а опсежне припреме за отмицу су почеле знатно раније, тако да није било чврстих доказа да је дотична учествовала у њима. Сем тога, околност да је Ксенија путовала са Јелићем и његово настојање да приликом пута она не дође у контакт са осталим учесницима (спавање у одвојеним собама и различитим хотелима) говорило је у прилог њеном неучествовању у делу. Суд јој, такође, није „узео за зло” ни то што је из Загреба носила оружје у својој торби, све до Београда и Титограда. То је објашњено њеним блиским интимним односом са Јелићем. О овоме су и Крижић и Прпић дали изјаву тврдећи да им је Јелић рекао да Ксенија није упозната са плановима о отмици. Сам Јелић је изјавио да је Ксенију повео да не иде сам, те да их је више на броју, а такође је признао да му је требала да пренесе оружје јер су се плашили евентуалног претреса од стране полиције, како дуж читавог пута тако и на самом аеродрому. Рачунали су да жену па још и пристојно обучену нико неће претресати. Притом је нагласио да ипак није знала за отмицу и чему ће оружје да послужи. Даље, одбрана је предочила да је Јелић Ксенији предложио да унесе пиштољ

⁹⁰ Исто, стр. 26.

у авион, те да је она то одбила, па је Јелић преузео на себе унос оружја. Из тога је произашло да Ксенија ништа није знала о плановима својих сапутника, јер да је договор међу њима постојао поставља се питање њеног одбијања.⁹¹ Како оптужена Ксенија није знала за план отмице авиона, отпала је и оптужба да је имала задатак да мотри на путнике у путничком делу летилице. У прилог ового говори и изјава др Ђура Мусића, коју је дао као сведок у овом поступку, да је код Ксеније приметио психичку узнемиреност и стање шока. Такође, сведок Тугомир Мамковић, путник на дотичном лету, изјавио је како је чуо Ксенију како плачући говори: „Ја сам упропашћена и изгубљена!”⁹² Иако су чињенице да је Ксенија носила оружје којим је извршена отмица и њено присуство у авиону који је отет, пружале основа за висок степен сумње у погледу њеног учешћа у свему овоме, суд је установио да ове околности нису такве да би пружиле довољно основа за несумњив и сигуран закључак о њеном, не само, саизвршилачком деловању већ и умишљајном помагању, па чак и о непријављивању припремања кривичног дела. Да би одговарала пред законом о непријављивању припремања кривичног дела из члана 202 КЗ СРС морала је знати да се кривично дело припрема и притом бити сигурна у то. Суд је установио да је Ксенија имала само могућност за сумњу или можда само претпоставку о могућности извршења кривичног дела. Наиме, није доказан њен умишљај, тј. свест и хтеће.

Одбрана оптужених Јелића, Крижића и Прпића, изражена нарочито у завршној речи њихових бранилаца, у оном делу где објашњава понашање након извршеног кривичног дела а током трајања лета већ отетог ваздухоплова, указује на то да је до ослобађања путника и предаје отмичара кипарским властима дошло услед њихове добре воље. Међутим, све околности развоја догађаја упућивале су на супротан закључак, тако да ова тврдња одбране није прихваћена. Будући да је до отмице дошло негде после 22:30 часова једног дана а до предаје отмичара властима у Ларнаки дошло је око 07:00 часова наредног дана, очигледно је да је до попуштања пажње отмичара, па самим тим и до бекства путника и посаде, дошло услед фактора умора.

Боривоје Јелић, Марко Крижић и Милан Прпић у својим одбранама у потпуности су признали своје извршење кривичног дела за које су оптужени. Јелић и Крижић су свој

⁹¹ Исто, стр. 28.

⁹² Исто, стр. 31.

чин објаснили жељом да оду у иностранство а нису имали путне исправе, док Прпић није пружио објашњење свог поступка. Оптужени су усвојили завршну реч својих бранилаца, изразили су кајање због почињеног дела и замолили да их суд што блаже казни. Ксенија Докмановић је у својој одбрани истакла да је због сентименталне везаности за Јелића прихватила његов предлог да пође из Бјеловара преко Загреба и Београда до Титограда, а из истог разлога је прихватила и да понесе два пиштоља у свом пртљагу. Истакла је да није знала за план отмице и да је одбила да унесе оружје у авион када јој је то било предложено. Изјавила је да се не осећа као саучесник и предложила да је суд ослободи оптужбе.⁹³

Дана, 08.04.1982. године донесена је пресуда Окружног суда у Београду, оптуженима за кривично дело отмице ваздухоплова.

„ ... Правном оценом овако утврђеног чињеничног стања, суд налази да се у радњама оптужених, Јелић Боривоја, Крижић Марка, Прпић Милана и Видаковић Предрага, стичу сва обележја бића кривичног дела отмице ваздухоплова из чл. 240 ст. 1 КЗ СФРЈ, будући да су на изложени начин, озбиљном претњом да ће употребити силу, предузели контролу над ваздухопловом који се налази у лету. А у радњама опт. Валентић Јосипа, сва обележја истог кривичног дела, извршеног помагањем – чл. 24 КЗ СФРЈ. ... Суд налази да су дело извршили са умишљајем будући да су, с обзиром на изложено, били свесни дела које предузимају и хтели његово извршење, реализујући радњу извршења отмице ваздухоплова. ... Одмеравајући казну, у светлости изложених околности, сваком од оптужених понаособ, суд је ценио и обим учешћа сваког од њих у саизвршилачком деловању, као и чињеницу да је опт. Валентић Јосип дело извршио помагањем, па следствено изложеном суд налази да су изречене казне затвора сразмерне извршеном делу и оптуженима као учиниоцима, те да ће се изреченим казнама остварити сврха кажњавања предвиђена Кривичним законом СФРЈ ”.⁹⁴

Боривоје Јелић осуђен је на казну затвора у трајању од осам година. Марко Крижић је осуђен на казну од пет година затвора. Милан Прпић добио је три године и шест месеци робије, Предраг Видаковић две године а Јосип Валентић једну годину и шест месеци. Ксенија Докмановић је ослобођена од оптужбе. На основу члана 50 КЗ СФРЈ у

⁹³ Исто, стр. 7-8.

⁹⁴ Исто, стр. 25-26.

изречене казне се урачунало време проведено у притвору.⁹⁵ Браниоци оптужених су уложили жалбе на пресуду али су одбијене, те пресуде потврђене. Јелић је покушао бекство из затвора па му је казна продужена за годину и по дана затвора⁹⁶.

Суд је Оштећени ЈАТ са одштетним захтевом упутио на парницу јер би утврђивање истог у знатној мери одужило судски поступак.

Боривоје Јелић је после одслужења казне затвора отишао у Шведску и тамо се настанио. Ожењен је и има две ћерке. За остале чланове његове групе нисам успео ништа да дознам.



Боривоје Јелић данас

(фотографија преузета из емисије „Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона”)

⁹⁵ Уписник Окружног суда у Београду

⁹⁶ *Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона*, (2014), Машан Лекић

Потенцијални мотиви отмице

Како, на жалост, из доступне грађе нисам успео да сазнам стварне мотиве отмице авиона YU-AKF из 1981. године, одлучио сам да поменем напис из штампе. Наиме, у „Вечерњим новостима” 13.10.2012. године изашао је интервју Миломира Марића под насловом „Миломир Марић: Отмичар Јатовог авиона”. У њему Марић укратко доноси неке детаље из своје емисије „Голи живот” у којој је гост био Боровоје Јелић и која је тек требало да буде емитована на телевизији.

Непосредно из чланка а посредно из поменуте емисије може се сазнати да је Боровоје Јелић Србин и да није имао никаквих контаката са југословенском емиграцијом, како се писало тих дана по штампи. То, уосталом, ни на суду није доказано јер и није било никаквих индиција. Међутим, како сам признаје, док је издржавао казну затвора у СР Немачкој упознао се са појединим припадницима терористичке групе Бадер-Мајнхоф. Како каже, они су га подстакли на бунт према друштву у коме је живео, били му инспирација и дали идеју о отмици авиона те га упутили у неке основне ствари око тога. Наводи да је још пре робије у СР Немачкој имао намеру да убије Јосипа Броза, али је председник СФРЈ преминуо док је Јелић био у затвору. Ипак је одлучио да отме авион како би наравио скандал. Надао се да ће у авону бити некога од високих војних званичника или политичара како би отмица додатно добила на тежини. Било је планирано да по слетању објаве проглас како је Југославија земља у којој има много политичких затвореника⁹⁷. Тврди и да га је адвокат саветовао да на суду остави политику по страни и да се држи приче како је авион отео из чистог авантуризма. У противном, казна би била знатно већа⁹⁸.

У емисији „Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона”, аутора Машана Лекића, Боровоје Јелић каже да је желео освету према властима јер није могао да добије пасош, полиција га је стално претресала и третирали као „антиелеменат”, а и у СР Немачкој је

⁹⁷ Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона, (2014), Машан Лекић

⁹⁸ „Миломир Марић: Отмичар Јатовог авиона”, <https://www.novosti.rs/vesti/scena.147.html:400999-Milomir-Maric-Otmicar-Jatovog-aviona>, (12.08.2020.)

обилазио „локале које није требало,, (највероватније је мислио на објекте које је држала југословенска емиграција) те је био праћен од стране Државне безбедности⁹⁹.

Иако, приликом отмице, никога нису убили, Јелић је у горепоменутој емисији изјавио да би без проблема пуцао да је требало.

Писање дневне штампе

Пратио сам писање штампе у СР Србији јер је седиште оштећене фирме ЈАТ у Београду, а и аеродром који је био крајње одредиште такође припада истом граду. Затим штампу СР Црне Горе зато што је авион полетео одатле, а и на аеродрому у Титограду је све почело. За штампу СР Хрватске сам се одлучио јер су отмичари били са те територије.

Како се догађај одиграо 26.09.1981. вести у штампи о томе објављене су сутрадан 27.09. Прве информације су веома штуре, па тако „Вечерње новости” преносе само да је авион отет после полетања са дубровачког аеродрома и да је слетео у Атину. И „Политика” на насловној страни доноси ову вест али се не зна ништа прецизније. „Борба” ову вест 27.09. уопште није објавила.

Следећег дана, 28.09. већ се могло прочитати знатно више. Инцидент је тада већ био окончан па су стизале потпуније и опширније информације, нарочито пошто је било пуно очевидаца са лица места у виду путника и особља авиона. За разлику од претходног броја сада све новине причу доносе на више страна и скоро све, за саговорнике, имају по некога са дотичног лета. Поред „Вечерњих новости” и „Политике” учешће у информисању грађана узела је и „Борба.”

Дана 29.09. штампа и даље наставља писање о актуелном догађају развијајући свака своју теорију, „како” и „зашто”? На страницама новина и даље се могу читати изјаве сведока.

⁹⁹ Досије: Драма на небу-отмица Јатовог авиона, (2014), Машан Лекић

Већ 30.09. приметно је опадање интересовања новинара за овај случај. Нема више опширних чланака и углавном су у питању само допуне пређашњих писања.

У четвртак, 01.10. престаје писање новина о овом случају. Још су само „Вечерње новости” објавиле чланак, а већ од наредног броја престају и оне.

Када је случај приведен крају и пресуда прочитана 08.04.1982. већ сутрадан новине су објавиле ову вест. Карактеристично за сва гласила било је то што више нико није придавао велику пажњу овој вести. Чланци посвећени овоме нису били међу првим странама, и налазили су се обично на маргинама страница. Текстови су углавном били кратки и идентични, како у „Политици” и „Вечерњим новостима”, тако и у „Вијеснику”, „Вечерњем листу”, „Слободној далмацији” и „Побједи”. Углавном су доносили информације о томе ко је и на колико година осуђен, у ком суду... „Борба” није ни поменула доношење пресуде.

Отворена питања

Иако сам прочитао сву тренутно доступну грађу коју сам могао да пронађем, остала су бројна питања на која нисам успео да одговорим. Нека она остану као смернице будућим истраживачима који се буду бавили овом темом.

Прво и основно питање које се намеће само по себи јесте мотив отмице. Шта је то натерало младе људе да отму авион тј. да почине кривично дело које се карактерише као тероризам? Званично, урадили су то из авантуризма али постоји много других ствари које се могу радити да се задовоље потребе за адреналином. Ни изјаве да нису сви имали пасоше, а хтели су у иностранство, нису много убедљиве јер не постоје разлози због чега нису могли да их добију. Путне исправе нису могли добити једино ако је у току кривични поступак, а сви су већ били одслужили своје казне. Сем тога, границу су увек могли да покушају да пређу, илегално, копненим путем. Приликом прикупљања грађе за ову тему на интернет страници сам наишао на незваничан податак да је Боривоје Јелић испланирао отмицу авиона са циљем да скрене пажњу

јавности на тежак положај Срба у СР Хрватској. Чак и да је то тачно, (Јелић се на суђењу изјаснио као Југословен, али је етнички Србин) мало је вероватно да је успео да убеди све остале коју су били Хрвати да ризикују своје животе и слободу за српску ствар. У судској пресуди се не помињу ни контакти са југословенском емиграцијом па из тога произилази да их није ни било, мада је Јелић боравио у Немачкој и свакако да их је могло бити. Уколико их је и било то је вероватно тешко могло да промакне Служби државне безбедности. Чак иако су били подговорени од стране неке „више инстанце”, споља или изнутра, логично је питање зашто нису ангажовани људи са више искуства, спремни на све, уместо локалних лопова и крадљиваца аутомобила? Да ли је уопште и био план да се изазове нека несрећа или је само све изведено као опомена, „показна вежба”?

Друго питање се односи на упадљиво мале казне на које су осуђени извршиоци отмице. Највећа казна износи осам година затвора а најмања годину и шест месеци. Чак и онај ко се не разуме у правну науку може да примети да су казне неадекватне тежини кривичног дела. Пошто је у питању дело окарактерисано као тероризам, казне би морале бити вишедеценијске. Већа казна се могла добити за обичну пљачку, од минималне која је досуђена у овом случају. Кључно питање је зашто је суд био толико толерантан? Чак и објашњења оптужених саучесника како нису знали шта се спрема, случајно су се нашли у том друштву, нису знали зашто носе оружје и сл. делују прилично неубедљиво а прихватањем истих, суд – наивно. Првооптужени, Боривоје Јелић, признао је извршење дела а добио је само осам година¹⁰⁰.

Треће питање се поставља у вези ослобађања Ксеније Докмановић. Несхватљиво је како неко може бити ослобођен оптужбе за тероризам иако је фактички доказано саучесништво. Ксенијина одбрана на суду изгледа, у најмању руку, наивно и инфантилно. Немогуће је да се одрасла особа не запита зашто неко од ње тражи да унесе оружје у авион и чему ће оно да послужи. Предраг Видаковић је имао скоро идентичну улогу као Ксенија, тј. седео је заједно са путницима и пасивно посматрао све, а осуђен је на две године затвора.

Као четврто, питање писања штампе о овом догађају је веома интересантно. Отмица авиона није свакидашњи догађај како у свету тако и у Југославији. Када се и догоди, то је сензационалистичка вест и о томе се обично дуго пише у штампи. С тога је

¹⁰⁰ Боривоје Јелић је и сам био изненађен висном казне коју је добио, те каже да је очекивао већу.

неразумљиво зашто се у Југословенској штампи писало тако кратко о томе. Истина, написи о отмици су се налазили на насловним странама и посвећивана јој је пажња на неколико страница по броју. Интервјуисане су готово све познате личности са тог лета па и они који то нису, али све то је кратко трајало. То још више чуди ако се има у виду да је међу путницима било пуно познатих личности тога времена: два генерала, цео фудбалски клуб, неколико глумаца, певача, директора јавних предузећа... Нелогичан је нагли престанак интересовања штампе за отмицу, после само пет-шест дана писања о томе. Приликом ранијих отмица авиона, које су се догодиле у иностранству, штампа је обилно експлоатисала ту тему.

Још једно у низу питања је да ли ова тема може бити историографска? Има ли довољно материјала тј. грађе да она то буде? С обзиром на то да верујем да грађе има, само тренутно није доступна, не спада ли ова тема у домен политике или криминалистике? Од отмице је прошло скоро четрдесет година а архиви и даље не поседују грађу о овом случају што наводи на закључак да је она, где год да се налази, недоступна на дужи низ година а то се практикује у случају најповерљивијих докумената. Из тога произилази да овај случај спада више у домен политике него историографије. Уколико је истина оно што тврди Вукосав Балевић, да је досије спаљен 1992. године, то само поткрепљује претходну тврдњу.

Све су ово питања од кључног значаја како би овај догађај могао да се сагледа и разуме на прави начин.

Закључак

Чињеница је да је ова отмица изазвала много интересовања јавног мњења. Извело ју је шесторо младих људи, држављана СФРЈ, пореклом са територије СР Хрватске. Планирали су је месецима унапред и спровели је у дело 26.09.1981. године тако што су отели авион на релацији Титоград-Београд. Убрзо су напустили ваздушни простор Југославије и запутили се ка Италији. Нису имали унапред одређену дестинацију за бег, што се види из бројних дестинација које су биле у оптицају: Италија, Израел,

Грчка, Шпанија, Јужна Америка, Јужноафричка република... Практично су у току лета смишљали куда би могли да оду. То је и условило путовање по источном Средоземљу и мање или више успешне покушаје слетања на изабране аеродроме. На крају, више условљено разним другим околностима но жељама отмицара, слетели су на Кипар. Ту су се таоци практично сами ослободили, а специјалним службама је преостало само да ухапсе отмицаре. Убрзо су били изручени Југославији а окружни јавни тужилац је подигао званичну оптужницу против њих. Суђење је трајало шест месеци и завршено тако што су сви осуђени на затворске казне сем Ксеније Докмановић. Она је ослобођена оптужбе јер јој суд није нашао никакву кривицу. Казне су одслужене а Боривоје Јелић данас живи у иностранству као слободан човек.

Сем малом броју људи упућених у овај случај, остаје нејасно који су мотиви били присутни код ових људи да се одлуче на тако нешто. Суд је као званични мотив признао авантуризам, али тридесет и пет година касније Јелић тврди како су разлози за отмицу били политичке природе. Услед недостатка грађе тешко је разлучити шта је права истина тј. мотив. Остало је још питања (горе поменутих) на која тренутно нема одговора али се надам, како време буде протицало, да ће више грађе бити доступно те да ће моћи да се добију.

Када се данас говори о овом догађају у медијима, главна звезда је Боривоје Јелић. Колико ми је познато гостовао је у две емисије. Интересантно је да нико од осталих отмицара није учествовао ни у каквој документарној емисији нити је накнадно давао изјаве за медије.

Отмице у Југославији су готово увек прикриване од јавности колико се то могло. Некад мање, некад више успешно. Ова је дошла у критичном тренутку за земљу. Јосипа Броза више није било те је ново руководство земље морало да покаже како потпуно влада ситуацијом. Отмицу, ипак, није било лако сакрити.

Списак извора и литературе

Необјављени извори

- Уписник окружног суда у Београду
- Пресуда Окружног суда у Београду

Штампа

- Вечерње новости
- Политика
- Борба
- НИН

Интернет странице

- https://www.novosti.rs/dodatni_sadrzaj/clanci.119.html:579818-Ustase-otimaju-Jatove-avione, (24. 12. 2019).
- <http://www.politika.rs/scc/clanak/40016/Udesi-jugoslovenskih-aviona-nisu-slucajni>, (9.7. 2019).
- <http://mondo.me/a668451/Info/Drustvo/On-je-pokrenuo-bjekstvo-iz-otetog-JAT-ovog-aviona.html>, (16. Јул 2019.)
- <https://www.cdm.me/zabava/muzika-film-tv/marko-nikolic-bio-u-otetom-avionu-iz-podgorice-kasnije-kroz-smijeh-pricao-detanje-otmice/> , (16.06.2020.)

Литература

- Др Р. Гаћиновић, *Антитероризам*, Београд 2006.
- Др Р. Гаћиновић, *Како против тероризма*, Београд 1996².
- В. Grahovac, *Banditosi ili ubice država*, Beograd 2016².
- Р. Ј. Marković, *Trajnost i promena. Društvena istorija socijalističke i postsocijalističke svakodnevice u Jugoslaviji i Srbiji*, Beograd 2012².

