

Зборник радова конференције “Развој астрономије код Срба IV”
Београд 22-26. април 2006,
уредник М. С. Димитријевић
Публ. Астр. друш. “Руђер Бошковић” бр. 7, 2007, 9-18

АЕРОДРОМ ПОРЕД АСТРОНОМСКЕ ОПСЕРВАТОРИЈЕ

ВЛАДИМИР ЛЕПОЈЕВИЋ

Астрономско друштво "Руђер Бошковић"

Резиме. Дата је кратка историја малог аеродрома за једрилице који се налазио поред Астрономске опсерваторије у Београду од 1933. до 1936/37. године.

Мало је познато да је у првим годинама постојања *Београдске астрономске опсерваторије*, на данашњем месту на Звездари, непосредно поред ње, било право мало летиште, мали аеродром, који је припадао Школи за ваздушно једрење Аеро Клуба *Наша крила* Краљевине Југославије.¹ Обе ове установе почеле су са радом практично у исто време.

После напуштања старе *Опсерваторије* на Врачару, која је, заслугом проф. Милана Недељковића, била основана при Великој Школи као *Астрономска и метеоролошка опсерваторија* 1887. године, изграђена је 1930/32. нова и модерна опсерваторија, сада специјализована - Београдска астрономска опсерваторија.

*Пошто су 1929. год. била обезбеђена средства за изградњу велике Опсерваторије, проф. Мишковић је изабрао локацију на месту званом Лауданов Шанац, на Великом Врачару. Грађевински радови извођени су од 1930. до 1932. године, а током наредне две године монтирани су инструменти.*²

Те исте 1932. године, када је наша астрономска наука добила своју опсерваторију, са којом ће се развити и унапредити до значајних висина и вредности, и наше ваздухопловство такође је учинило један крупан корак који ће га силно развити, популарисати и омасовити. Те 1932. године, Аеро Клуб Краљевине Југославије, на челу са чувеним Тадијом Сондермајером, донео је много срећну одлуку да пошаље два питомца из наше земље у Немачку на обуку у једриличарству, у најпознатију школу безмоторног летења при Друштву Рен – Роситен, које је имало два одељења за основну наставу, у Рену на Васеркупе и у Роситену Филикопен.

¹ То је тачан назив установе; после рата, до данас, зове се Ваздухопловни савез...

² Војислава Протић – Бенишек, *Васиона*, бр. 3-4, 1987. г, стр.67.

Немачка је у то време, због великих ограничења после Првог светског рата у развоју њене ваздухопловне индустрије, нарочито војне, била веома усавршила ваздушно једриличарство, са којим је, у ствари, створила бројни кадар пилота који су научили да лете и управљају апаратима без мотора и који су после лако и брзо доучени да управљају и са летилицама са мотором...

Аеро Клуб *Наша крила* имао је много среће и код избора лица које ће послати у Немачку на обуку у једриличарству, то су били Александар – Аца Станојевић, из Београда, и Живко Јозанов, из Новог Сада. Аца Станојевић је већ имао звање резервног официра – пилота, имао је чак звање пилота – ловца, док Живко Јозанов није био пилот до тада, али је изабран, као студент технике, због свог залагања за увођење аеронаутичког одсека на Техничком факултету и за рад код оснивања Академског аероклуба. Они су били изабрани да буду први учитељи ваздушног једрења у Југославији.

Са њима је пошао у Немачку, на обуку у једриличарству, и трећи учесник, Боривоје Ивковић, али он је отишао о свом трошку и без обавеза према Аеро Клубу. Они ће бити први наши пилоти једриличари...

Александар-Аца Станојевић, тако срећно изабран да постане будући учитељ летења на апаратима без мотора, који је већ имао звање пилота-ловца, и који је сањарио да лети на авионима са погоном од више стотина коњских снага, није пошао у Немачку на обуку са великим одушевљењем да би тамо летео на машинама без мотора, са стартом помоћу гумених конопаца, као из “праћке”... Али, као да се тамо на први поглед заљубио у једриличарство. Обуку је завршио са великим успехом, завршио је и обуку полетања са аерозапрегом (када авион вуче и подиже једрилицу), што је још увек била новина и није било усавршено, и био је први тамо у школи који је радио акробације са једрилицом и први извео лупинг (петљу). Аца ће постати велико име нашег ваздухопловства, постаће праотац нашег једриличарства и летеће врло дуго и срећно, чак и после своје 80-те године!

Одмах по повратку са обуке у Немачкој, која је трајала 40 дана, приступило се отварању школе за безмоторно летење. Станојевић је био одређен за њеног управитеља, Јозанов за његовог помоћника; они ће бити, заједно са Ивковићем, први наставници једриличарства код нас.

Станојевић је изабрао један терен у селу Пиносави испод Авале, и школа за безмоторно летење – *Нижња школа за ваздушно једрење у Београду* – отворена је, први пут у Југославији, дана 14. августа 1932. године.

У листу *Наша крила* бр. 101 од 1. 08. 1932. године, као и у другим листовима, јавност се обавештава о предстојећем отварању ове школе коју оснива, са највећим циљевима и најлепшим надама, Средишња управа Аеро Клуба *Наша крила* Краљевине Југославије. Расписан је био и конкурс за пријем кандидата за ову школу; они нису могли бити млађи од 16 година, уписнина је била 100 дин. и школарина за “А” курс 400 динара.

АЕРОДРОМ ПОРЕД АСТРОНОМСКЕ ОПСЕРВАТОРИЈЕ

Звање “А” пилота једрилице добијало се после најмање 15 самосталних летова, од којих бар један мора имати трајање дуже од 30 секунди! Такви су били почеци!

Управник школе Аца Станојевић уписао је у прву класу наших пилота једриличара, за курс “А”, укупно 38 полазника, у томе и четири девојке.

Живко Јозанов је записао, *Наша крила* бр. 106 од 16. октобра 1932:

Почели смо рад 14. августа са две школске једрилице типа Цеглинг, које су на криштењу добиле имена Орлић и Полетарац. Хангар нам још није био готов, те су апарати преко десет дана били под ведрим небом. Требало је добити дозволу и посећи неке врбе у ливади, крчити извесна места за стартовање, поравнати неке јаркове, укратко, дотерати наши “аеродром” по коме расту врбе, теку потоци, по ком пасу стада, кога ивиче железничка пруга, телеграфске бандере и жице, у неко употребљивије стање....

Курс “А” је завршило 30 ученика, и они су око 1. октобра прешли на курс “Б” (потребно је звање “А” пилота, најмање 25 самосталних летова, пет са трајањем више од 60 секунди сваки, и најмање пет са S маневрима), а у другу класу за обуку “А” пилота било се пријавило 15 нових полазника.

У току наставе Школу је посетио и п.пук. Миодраг Томић (тада командант 6. Ваздухопловног пука и командант Београдског ваздушног пристаништа, пилот из прве групе српских пилота школованих у Француској 1912. и ратни пилот на Солунском фронту), министар за физичко васпитање Лавослав Ханжек, п.председник Средишне управе Аеро Клуба, пук. Влајић, генерални секретар Драг. Николић, и многи други званичници. Ваздухопловству, свим његовим облицима, у то време се указивала веома велика пажња и од њега се много очекивало!...

По завршетку летачке сезоне у јесен 1932, донета је одлука да се летиште у Пиносави напусти, иако су резултати рада школе у тој години били задовољавајући. Вероватно је било закључено, сасвим оправдано, да је удаљеност Пиносаве од Београда, са условима превоза и транспорта у оно време, била препрека за бржи развој школе и за већу популарност и масовљење плавог спорта. Потражено је друго место и избор је пао на простор поред нове астрономске опсерваторије на Великом Врачару. О том простору око Опсерваторије тада се много говорило и писало управо због њене изградње, будући да је то био нови, велики и несвакидашњи објекат, и то је привукло пажњу и Аеро Клуба.

Овај део града био је онда празан, ненасељен, удаљена периферија града, то је највиша ката у Београду (253), место је зато било ветровито, што је повољно за летење (код ветра мале и умерене брзине), конфигурација терена са одсечном и стрмом падином према истоку, према Миријеву, и заравни око Опсерваторије, била је задовољавајућа и много је обећавала.

Већ у пролеће 1933. године започела је поред саме опсерваторије изградња хангара за потребе Школе за ваздушно једрење која се пресељава из Пиносаве на ово место.

Један од тадашњих једриличара је много касније написао:

На летишту, а то је била Звездара, баш на 20-30 м од зидова самог објекта – куле, где је била ротациона купола за астрономско посматрање, уз сам пут за село Миријево, налазио се хангар. (...) на десетак метара од хангара и на двадесет метара до саме ивице платоа, где је почињала доста стрма падина, постављала се једрилица за стартовање. Доњи простор где је падина престајала био је покривен кукурузима...

Поглед са стартног места на платоу пружао се низ Дунав, који је својом десном обалом ивичио овај простор са путем даље за Вишњицу и брдо Осовље.³



Слика 1.

Слаба копија ове лепе и старе групне слике на летишту поред Опсерваторије ипак може да дочара поглед на Дунав, Вишњицу, крајичак Аде Хује, и брдо Осовље (Милићево брдо), које заклања поглед према Панчеву...

Видик са овог места на ту страну био је најлепша панорама Београда, лепота која задивљује и која се памти целог живота...

Морамо додати да је на Дунаву тада било веома много лађа, свака са точковима са лопатама, и црне теретне које су вукле шлепове, и беле путничке, толико да је било ретко видети овај део велике реке без лађе! И то је била лепота!...

Нову сезону обуке у летењу, другу у историји нашег једриличарства, најављује лист *Наша крила* од 18. марта, стр. 4, и каже да ће *овогодишњи*

³ Ст.Цоцовић: *На крилима*, Бгд. 1996. г .

једриличарски курсеви Аеро Клуба ускоро отпочети, а одржаваће се код нове Београдске опсерваторије.

У броју од 13. априла лист пише:

Једриличарска школа ускоро почеће рад

Ове године једриличарски спорт почеће у Београду у већој размери него ли прошле године. Једриличарска секција при Средишњој Управи чини све потребне техничке припремне радове око једрилица.

Безмоторно летење добиће нов елан зато што је омогућено учешће и онима који располажу са мање слободног времена . Изабран је одличан нов погодан терен код опсерваторије на Великом Врачару, на благим падинама према селу Миријеву и Вишњици. Ранија школа за безмоторно летење у Пиносави трпела је због велике удаљености од Београда, а сада ће бити удаљена свега 15 минута од крајње станице гробљанског трамваја...

... Чим се заврше техничке припреме позваће се омладина оба пола за упис, а крајем овог месеца почеће школа редован рад и трајаће непрекидно целе године.

Овакав оглас објавила је и *Политика*.

Лист *Наша крила* од 13. маја објављује услове за упис у Школу за безмоторно летење, а у броју од 27. маја јавља да школа почиње са радом од 1. јуна. Али тек у броју од 17. јуна објављује да Једриличарска школа у Београду почиње рад:

После интензивних припрема и подизања великог хангара, радови се приводе крају и школа почиње рад у недељу 18. јуна 1933. године. Секретаријат Аеро Клуба у ул. Мајора Илића бр. 5.

Школа је стварно почела са радом код Опсерваторије у недељу 18. јуна 1933. год.

Исти лист, *Наша крила*, већ у броју од 19. августа јавља о новом рекорду:

Наш млади и одлични пилот једриличар Кока Ђорђевић (...) који је још у Пиносави поставио први југословенски рекорд оставиши у ваздуху 2 мин и 30 сек, успео је 13. августа да потуче свој рекорд са "Попенхаузеном" (то је тип једрилице) оставиши у ваздуху 7 мин и 12 сек изнад тачке поласка. Овај лет учињен је у школи безмоторног летења Средишне Управе Аеро Клуба у Београду, код опсерваторије на Великом Врачару.

Школа за безмоторно летење код Астрономске опсерваторије лепо је почела, резултати су почели да пристижу, остварено је било преко 3700 стартова (вероватно са онима у Пиносави, В.Л.), када се изненада 24. септембра догодила катастрофа, удес са смртном последицом.

О томе *Политика* од 25. септембра 1933. јавља:

Несрећа на аеродрому авиона без мотора

Недалеко од нове Опсерваторије, на аеродрому школе за летење на авионима без мотора, јуче се догодила прва несрећа откако је школа отпочела рад. Г. Живко Јозанов, учитељ у једриличарској школи, приликом старта тако је несрећно пао да је сломио обе ноге и леву руку....

Колико се могло да утврди првим увиђајем, до несреће је дошло услед тога што је пилот г. Живко Јозанов пропео апарат пре времена, па је изгубио брзину и пао на земљу.

Политика од 26. септембра:

Прва жртва нашег једриличарства

Како смо донели у јучерашњем београдском издању, наставник школе за летење авионом без мотора (Једриличарске школе) Живко Јозанов, подлегао је озледама које је добио приликом несрећног пада.

Политика, 27. септембра:

Живко Јозанов сахрањен је као млад херој и претставник идеалистичке омладине; Живко Јозанов, студент, наставник школе безмоторног летења нашег Аероклуба, који је несрећно пао са својим аеропланом, сахрањен је јуче...

Погреб је био импозантан...

Лист *Наша крила* бр. 144 од 30. септембра 1933. пише о несрећи на летишту поред Опсерваторије и даје основне податке о погинулом наставнику летења Живку Јозанову:

... Почео је студије 1925. на Сорбони, али се због недаћа материјалне природе враћа и 1927. уписује на Технички факултет у Београду. Члан управе "Побратимства", студентски делегат Београда на конгресу Академске омладине у Сарајеву 1929., он је иницирао Студентску Малу Антанту... Био је уредник "Смене", он доказује потребу отварања Катедре за Аеронаутику на Београдском универзитету. У 1932. на Конгресу студената Мале Антанте (студенти ЧСР, Пољске, Румуније и Југославије) бива изабран за њеног првог председника. Био је потпредседник Академског Аеро Клуба – интензивно спроводио пропаганду за ваздухопловство...

У истом броју 144 од 30. септембра лист пише:

Ових дана управник школе безмоторног летења г. Аца Станојевић, пилот – ловац, поставио је са једрилицом "Попенхаузен" домаће конструкције, нов

АЕРОДРОМ ПОРЕД АСТРОНОМСКЕ ОПСЕРВАТОРИЈЕ

југословенски рекорд летевиши 9 мин и 25 сек. Ранији рекорд држао је Кока Борђевић са 7 мин и 12 секунди.

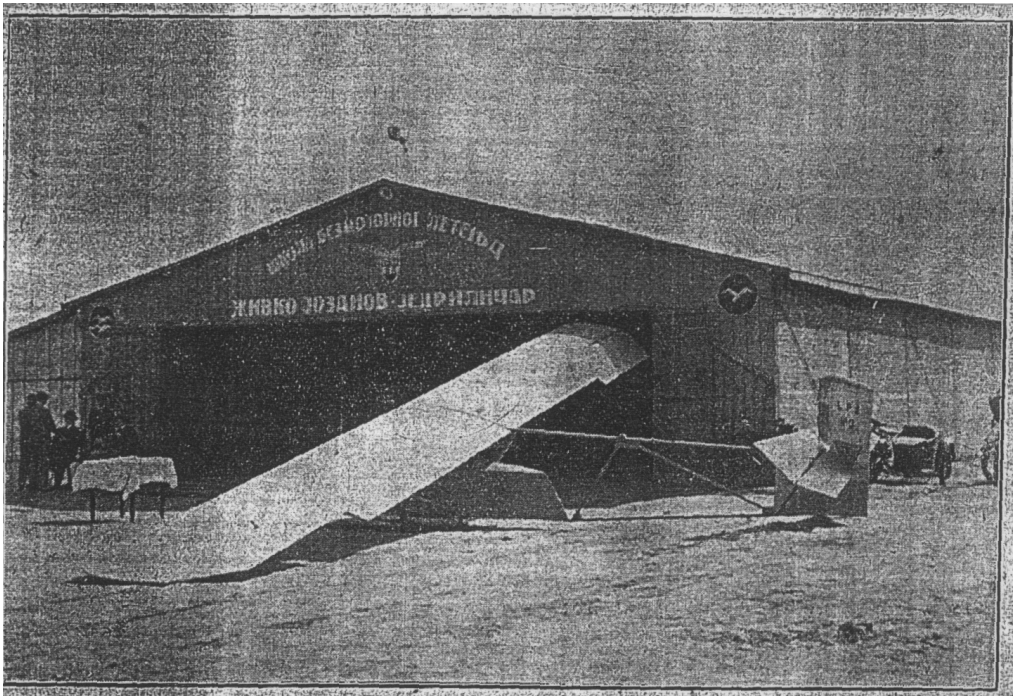
Уредништво није навело датум када је постављен овај рекорд, а могуће је да је он остварен истог дана када се догодила несрећа. Разуме се, у старту пре несреће...

Догодила се тешка несрећа, али Школа је већ после два-три дана наставила да ради нормално и летење заљубљеника се наставило. У Аеро Клубу су донели одлуку да се хангар поред Опсерваторије назове именом несрећно погинулог наставника летења Живка Јозанова. Томе се одмах приступило...

На дан првог октобра одржана је једна скромна свечаност у школи безмоторног летења, јавља лист *Наша крила*, бр. 145 од 7. октобра 1933. године:

Рано изјутра осетила се ужурбаност око припремања за свечаност. Све једрилице биле су постројене пред хангаром, гости су лагано пристизала... Један официр заступао је команданта ваздухопловства (!)...

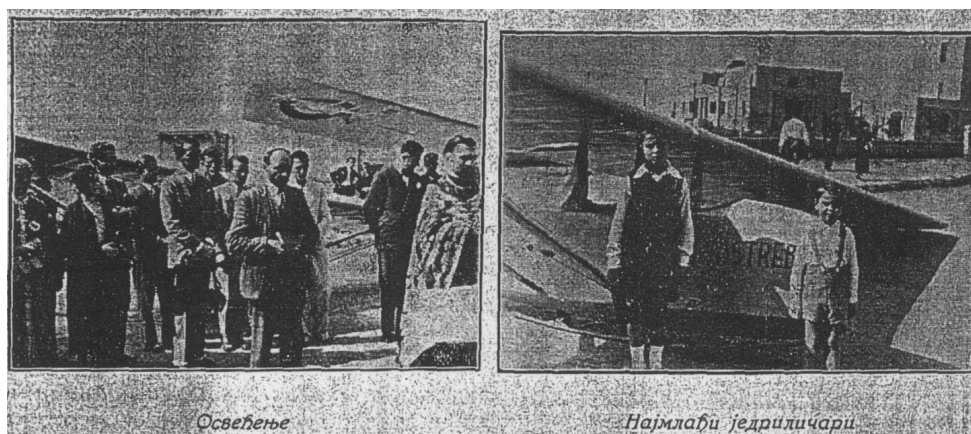
У 10,30 часова приступа се свечаном чину, освећењу хангара. Хангару је дато име почившег Живка Јозанова у знак дугог сећања.



Слика 2. Хангар са именом Живка Јозанова.

По освећењу приступило се крштењу нове једрилице “Попенхаузен”. Кума г-ђа Милица Сондермајер разбивши боцу шампањца о врх једрилице изговорила је гласом који улива веру: “Крстим те именом “Јастреб” и желим ти свако добро”...

... наставници школе и управник извршили су неколико стартова који су присутне одушевили...



Слика 3.

На сл. 3 види се свештеник и чин освећења хангара, види се и једрилица “Јастреб” коју је управо крстила г-ђа Сондермајер. Иза једрилице лепо се запажа главна зграда Београдске опсерваторије, а у десном углу доњи део познате астрономске куле, у ствари водоторња, који је у саставу опсерваторије и данас и служи у друге сврхе.

На дан 9. новембра 1933. године Аца Станојевић основао је једриличарску групу под именом Девети. Ова група (у наше време звала би се аероклуб) развијала се врло успешно и она ће у 1935. и 1936. имати значај репрезентације Краљевине Југославије на такмичењу у Швајцарској (на висини 3460 м, на глечеру (!), снегу и леду...) и у Чехословачкој. Оба пута је постигла одличне резултате и високо подигла међународни углед нашег једриличарства... У Чехословачкој Аца Станојевић је победио у дисциплини трајање лета и поставио нови југословенски рекорд од 8 сати и 36 минута! Више се неће време лета једрилица мерити у секундама и минутима!...

Група је узела име Девети зато што је за старт једрилица у оно време било потребно девет особа: шест затезу гумену ужад, један је пилот, један придржава крило и један је код репа једрилице који је на дату команду ослобађа...

Председник ове наше прве једриличарске групе (аероклуба), ове наше једриличарске репрезентације, био је Г. Војин Ђуричић, правник и економски стручњак, управник Државне хипотекарне банке у Београду. Војин Ђуричић ће од 1936. године бити и председник Астрономског друштва све до рата 1941-1945. године. Пошто је Војин Ђуричић био 1939.

и министар за финансије у влади Краљевине Југославије, можемо рећи да су и Астрономско друштво и једриличарска група Девети имали за председника врло угледну личност!

Лист *Наша крила* од 25. јануара 1934. обавештава о резултатима летења Аеро Клуба Југославије у 1933. години и пише да се летећи парк састојао од *13 апарата готових и 6 у изградњи*, да је 43 пилота добило диплому “А” и 12 пилота диплому “Б” у школи код Опсерваторије. Број дипломираних једриличара у 1932. год. био је 33, а у 1933. укупно 55, и број летова 1603, односно 3061 лет. Укупан број свих издатих једриличарских диплома “А” и “Б” у Краљевини Југославији у 1933. био је 88.

Наша крила бр.168/1934. јављају да је на други дан Ускрса, 9. о.м. у 11 час и 9 мин, једриличарска група “Девети” крстила своју прву једрилицу сопствене израде, типа “Холс дер Тојфел”, која је, доследно броју девет, добила име “Девети”...

Крштењу ове једрилице кумовао је Г. Војин Ђуричић.

У недељу 20. маја 1934. школа безмоторног летења приредила је и прво такмичење. Било је то такмичење пилота једриличара са “Б” дипломом .

Прво званично такмичење једриличарских група, на Великом Врачару код Астрономске опсерваторије, у организацији Аеро Клуба, одржано је 12. јула 1934.

Победила је група “Девети”, друга је била група “Београд”, трећа “Галеб” и четврта Академски аероклуб. Број група почиње брзо да расте...

На целој територији Обласног одбора Београда у 1934. било је шест (6) једриличарских јединица (група, т.ј. аероклубова) са 13 једрилица и још девет у градњи. Укупно је било извршено 3.923 полетања, остварено је 35 диплома “А”, 18 диплома “Б” и једна диплома “Званично Ц”. Ова диплома “Ц” вероватно је била прва у нашем једриличарству... Разуме се да је највећу активност имала школа за безмоторно летење код Астрономске опсерваторије...

Ипак, *Наша крила* бр. 217-218 од 30. марта 1935. г доносе вест да је Аеро Клуб Краљевине Југославије за 1935. годину предвидео реорганизацију једриличарства у земљи у циљу напретка... Ова реформа уследила је на основу искуства, јер досадашњи рад по школама показао се скуп. И зато се оне укидају, а оснивају се једриличарске групе (т.ј. аероклубови) у свим местима где има за то услова и интересовања.

Дакле, Школа за безмоторно летење код Астрономске опсерваторије на Великом Врачару, где је радила у току 1933. и 1934. године, укинута је на почетку 1935. године.

Али, још ће се летети на Великом Врачару... У тој 1935. летилиште, са хангаром и једном једрилицом за почетну обуку, изнајмиће Ваздухопловни одсек Соколског друштва »Руски Соко« у Београду. Одсек је почео да ради 2. јуна 1935. и носио је име »Капетан Нестеров« – пилота који је августа

1914. код Лавова изазвао намеран судар са аустријским авионом, при чему су оба пилота погинула. Имали су две секције, моделарску и једриличарску, а наставници су били студенти технике, Владимир Середински, Борис Слусарјев и Игор Автамонов, који је био и вођа Групе.

Обе секције ове руске ваздухопловне групе биле су врло активне. Учествовали су више пута и у такмичењу летећих модела. Таква такмичења су представљала велику пропаганду ваздухопловства и привлачила су велики број младих заљубљеника у летење. Једриличарска секција групе »Жапетан Нестеров«, која је имала 25 чланова, остварила је у 1935. укупно 638 полетања и испунила услове за 11 диплома »А«.

Нема података да се летело и у 1936. на овом летишту. Ипак, писац овог чланка, који је као дете становао на том терену, памти да је први пут у животу видео једрилицу (авион) изблиза, на земљи, са пилотом у њој, те 1936. или чак 1937. Она је била слетела на простор где је данас институт »Пупин« - тада терен Звездаре није био овако пошумљен, ту су биле голети и велике пољане... Разуме се, она је могла да долети тамо и са неког другог летишта...

Свакако, летиште за безмоторне авионе код Астрономске опсерваторије у Београду укинута је око 1936/1937. године.

Нисмо могли нигде да проверимо, али допуштамо могућност да је ово летиште престало са радом на овом месту и по захтеву управе Астрономске опсерваторије, којој су једрилице које би овде летеле могле да представљају и одређену опасност.

AIRPORT NEAR ASTRONOMICAL OBSERVATORY

A short history of small airport for gliders, existing near Belgrade Astronomical Observatory from 1933 up to 1936/37, is given.