

# Zrakoplovno jedriličarstvo 1941.-1945.

UDK 797.5(497.5)"1941/1945"



Jedriličari članovi URA na uzletištu Borongaj 1930. godine

Za vrijeme Drugog svjetskog rata zrakoplovni modelari i jedriličari bili su okupljeni u organizaciji Hrvatska krila u kojoj je djelovao veći broj istaknutih zrakoplovača.

## Osnivanje vojne jedriličarske škole

Ubrzo nakon osnivanja Nezavisne Države Hrvatske formira se i njezino ratno zrakoplovstvo. Rukovodeće mjesto u njemu preuzimaju časnici iz predratnog, kraljevskog zrakoplovstva, pa tako zapovjednik postaje pukovnik (kasnije general) Vladimir Kren. U svibnju 1941. godine izvršene su pripreme za početak rada novoosnovane Vojne jedriličarske škole (za visoko jedrenje) na pomoćnom uzletištu Sveta Nedjelja. Istovremeno je u Zagrebu osnovana 1. lučka bojnica (stožer i dvije čete) u koju je raspoređeno sve zrakoplovno osoblje namijenjeno za buduću 1. zrakoplovnu luku Zagreb.

Radom organizacije *Hrvatska krila* koja je okupljala zrakoplovnu mladež i entuzijaste, stvorena je jezgra za daljnji razvoj modelarstva, a ono je bilo sredstvo za pristup jedriličarstvu, to jest bezmotornom letenju. Od strane zapovjednika zrakoplovstva postavljena je zadaća, da se izgradi potreban broj jedrilica i izuči dovoljan broj nastavnika za bezmotorno letenje. Gotovo svi iskusniji piloti jedrilica su povojničeni i po završetku tečaja za bezmotorno letenje postat će nositeljima izobrazbe budućih jedriličara. Teoretski dio 1. nastavnčkog tečaja održan je u Zagrebu, a praktični dio letenja jedrilicama, budući nastavnici letenja prošli su od 20. kolovoza 1941. godine u Liču kod Fužina. Zapovjednik ovog tečaja bio je zrakoplovni satnik Ljudevit Agić, a glavni teret obuke u letnje ponijeli su zrakoplovni stožerni narednik Alojz Pertin, poručnik Slavko Lemešić i drugi. Tijekom izobrazbe pitomac Rudolf Berković postigao je rekordan let iznad padine Gradina u trajanju od 3 sata i 10 minuta, a nastavnički tečaj završila je i jedna djevojka, Dragica Petrin. Naš jedini nositelj zlatnog "C" jedriličarskog znaka, poručnik Slavko Lemešić tijekom školovanja ove prve skupine budućih nastavnika jedriličarstva,

pisao je stručne članke i izvješća o radu jedriličarskog centra u Liču, koji su objavljivani u časopisu *Hrvatska krila*. Prigodom jednog uzleta na jedrilici "Komar Bis" pri jedrenju na padini Kobiljak (lanac brda na jugoistočnoj strani s prosječnom visinom od 1.100 metara) zadržao se 3 sata u zraku na visini od 1.500 metara i time upotpunio uspjeh jedriličara Rudolfa Berkovića. Svoj "C" jedriličarski ispit u Liču obnovio je i poručnik Mato Dukovac, koji je kasnije kao pilot lovac na istočnom bojištu 1942/44. godine postao "As" s 40 priznatih pobjeda u zračnim borbama.

Do završetka tečaja u listopadu 1941. godine, u uredništvu časopisa *Hrvatska krila* zaprimljene su mnogobrojne zamolbe mladeži koja je izrazila želju da pristupi budućim tečajevima za jedriličarske početnike. Upućen je i poziv svim predratnim jedriličarima sa šireg područja Zagreba da pošalju svoje podatke radi evidencije dodjele pilotskih knjižica i jedriličarskih znakova. U većini gradova pri Župskim odborima Društva *Hrvatska krila* osnivani su uz odbore za modelarstvo i odbori za jedriličarstvo. Iz redova modelara u Hrvatskoj se ponovo javljaju samograditelji jedrilica, ali bez svojih originalnih konstrukcija.

Serijsku izgradnju jedrilica i klizača preuzela je na sebe 1. lučka tehnička radionica u Zagrebu, koja se nalazila u Samoborskoj cesti br. 9, koja je u cilju primidžbe označena kao Prva tvornica jedrilica u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj. Do proljeća 1942. godine isporučila je oko 50 jedrilica čime je stvoren solidni prvotni leteci park.

## Počeci jedrenja u Svetoj Nedjelji i Butmiru

Do proljeća 1942. godine Svetu Nedjelju pohodili su pripadnici zrakoplovstva NDH u cilju pripreme nastambi i terena za prihvat zrakoplovnog osoblja škole, te zrakoplovni modelari i jedriličari. Dolazili su "Samoborcem", a cijena vožnje u jednom snježu iznosila je 11 kuna. Sveta Nedjelja, na obroncima Samoborskih gora, nalazi se svega 15 kilometara od Zagreba, a u mjestu Brezje na bivšem imanju obitelji Glčak nalazila se jednokatna zgrada s imanjem Ministarstva zdravstva, kome je Vojna

jedriličarska škola bila podstanar. Za potrebe škole preuređene su i iskorištene postojeće gospodarske zgrade u lijepo uređenom vrtu. Zapovjednicima jedriličarske škole određeni su zrakoplovni satnici Dragutin Šviglin i Milan Hetenji koji su nastavnim planom predviđeli da u 1. godini budući pitomci jedriličari polažu uz teoretski i tzv. "A", "B" i "C" ispit za pilota jedrilice sa zadržavanjem u letu barem 5 minuta. Do roka prijave kandidata koji je završavao s svibnjem 1942. godine, Zapovjedništvo zrakoplovstva primilo je oko 200 zamolbi mladića i djevojaka u dobi od 15 do 19 godina. Svi kandidati prošli su detaljan liječnički pregled u glavnoj domobranskoj bolnici koja se nalazila u Vlaškoj ulici u Zagrebu. Izvanredne prilike u zemlji uvjetovale su pomicanje datuma početka jedriličarskog tečaja u Svetoj Nedjelji koji je trebao započeti 1. lipnja, budući da je školska godina produžena do 15. lipnja 1942. godine. Tečaj je ipak započeo početkom lipnja, a sa 16 polaznika pomoćnih nastavnika na usavršavanje, pod nadzorom nastavnika zrakoplovnog poručnika Slavka Lemešića, narednika Alojza Petrina i Antuna Farkaša. Prije dolaska pitomaca – početnika, dodatno su nabavljena 2 drvena spremišta za jedrilice dužine 24 metra, te baraka za stanovanje dužine 35 metara, a postavljena su i dva velika taborska šatora za po 20 osoba svaki. Dolaskom 80 srednjoškolaca i još 50 drugih mladića koji su prvotno raspoređeni u 2 jata, otpočela je teoretska nastava koja je dopunjena vježbama u održavanju ravnoteže ili nagiba jedrilice na zemlji. Poslije prvih selekcija, ukupno 91 pitomac nastavio je izobrazbu. Početkom kolovoza raspoređeni su u 6 jata, svako s 15 pitomaca i određen im je nastavnik koji je nadzirao njihove prve letove na klizalima "Zögling Z-35", "Vrabac" itd.

Početcnici su vježbali iza zgrade škole na tzv. terenu I. spram Kalinovice na livadi "Položnica", a iza imanja Glück na ravnicima "Šikava" između Samobora i Svete Nedjelje, za napredne jedriličare uzletanje se obavljalo auto-zapregom (vitlom) i zračnom zapregom. Povlaku auto-zapregom obavio je automobil Rolls Royce, a zračna zaprega zrakoplovima "FIZIR FN" i "FIZIR FP-2".

Tijekom nastavnčkog tečaja postignuti su i prvi rekordni letovi jedriličarske škole u trajanju leta. Sredinom lipnja na blagdan Tijelova nastavnik Alojz Petrin uzdignut vitlom letio je jedrilicom "Salamander" 2 sata, a nastavnik Anton Farkaš zadržao se u zraku 1 sat i 20 minuta. Mladim jedriličarima koji su tek radili skokove "ispračkani" na svojim klizalima, letovi njihovih nastavnika izgledali su kao nedostižni san. Oduševljenju pitomaca nije bilo kraja kada su u časopisu *Hrvatska krila* pročitali da je jedan od njihovih mladih nastavnika na tromesečnom tečaju u Mađarskoj Zoltan Perišić, postigao u kolovozu 1942. godine let od 7 sati i 35 minuta. To je bio i hrvatski rekord u trajanju leta, a postignut je nakon uzleta s uzletišta Hámaszathégy kod Pešte. Tijekom kolovoza jedriličarska škola postala je pravo radište, izgrađene su stolarska i mehaničarska radionica, zidana zgrada s kuhinjom, blagavaonicom i brijačnicom. Taborski život pitomaca uljepšan je s 2 stola za stolni tenis, igralištima za odbojku, jednim bazenom za kupanje, a instalirane su meteorološka postaja i krugovalne instalacije. Jedriličarska škola u Svetoj Nedjelji postala je i centar u koji su dolazili već izučeni jedriličari na usavršavanje pred odlazak na jedrenje u vodeće Europske centre. Za usavršavanje naprednijih jedriličara korištene su prijelazne



# u Hrvatskoj

jedrilice "WWS-1 Salamandra", "Čavka", "Musa Kesedžija" (EMKA), te jedrilice visokih sposobnosti "Komar Bis" i "Grunau Baby II". U Svetu Nedjelju stigli su oko 10. kolovoza modelarski nastavnici da uče, a neki na usavršavanje. Trojica nastavnika, Dragutin Prohaska, Petar Stanić, Ernest Velikonja, te jedrilicašari pitomci Mirko Račić (Sveta Nedjelja) i Duško Ugrinov (jedrilicaška škola Butmir) upućeni su iz Svete Nedjelje u Slovačku u poznati jedrilicaški centar na Straniku.

To je bila jedna od nekoliko skupina jedrilicašara koji su se usavršavali u Straniku, Zapovjednik Središnje zrakoplovno modelarske škole u Gračanicima, Boris Puhovski, položio je jedrilicaški "A" ispit u Svetoj Nedjelji, a "B" ispit kasnije na Straniku. I nastavnik modelarstva, pričuvni zastavnik Dražen Poje postigao je "B" diplomu u jedrilicaštvu prije nego je povojničan.

Jedrilicaški tečaj u Svetoj Nedjelji završen je 30. rujna 1942. godine, ukupno je obavljeno 1.367 startanja na povlaku gumenim užetom (za klizače) i 1.282 povlake samovoznim vitlom. Trojica pitomaca postigli su uvjete za "C" ispit i to Juraj Salaj iz Stefanja, Drago Kober iz Zagreba i Stjepan Javornik iz Zagreba.

Pedeset jedrilicašara postiglo je "B" ispit, a trinaestorica jedrilicašara zadovoljila su "A" ispit. Nije zabilježen ni jedan slučaj stradanja mladih jedrilicašara, iako je nekoliko klizača i jedrilica teže i lakše oštećeno greškama u pilotiranju. Bila je to zasluga

nastavnika koji su predavali praktični dio nastave: poručnik Slavko Lemešić, st. narednici Anton Farkaš, Alojz Petrin i Šimić te nastavnici Zoltan Perišić, Rudolf Berković i Krešimir Šneler. Teoretski dio ispita pitomci jedrilicašari polagali su pred potpukovnikom Stjepanom Jurčevićem, satnicima Bogdanom Vujičićem, Ljudevitom Agićem, natporučnikom Brankom Rusanom i upraviteljem jedrilicaške radionice inž. Stankom Obadom.

## Školovanje jedrilicašara u Butmiru

Drugo središte u kome je hrvatska mladež stjecala prve spoznaje o zračnom jedrenju nalazilo se u Butmiru, u ravnici južno od Sarajeva, podno Trebevića. Ova jedrilicaška škola započela je s radom 20. srpnja 1942. godine, a službeno je nazvana I. jedrilicaško jato u sastavu 2. zrakoplovne luke Sarajevo. Zapovjednik škole bio je zrakoplovni poručnik Miljenko Lipovščak te nastavnici: narednik pilot Šime Milić, Jovan Arežina i Stanko Forkapić. Teoretska predavanja i ispite vodili su satnik Ladislav Mužinić i inženjer aeronautike zrakoplovni natporučnik Josip Modly. U početku rada škole na raspolaganju su imali deset jedrilica čiji je broj povećavan tijekom tečaja. Leteći park činili su klizači "Zgling Z-35" i "Vrabac" te jedrilica "Salamander", "Komar Bis" i "Grunau Baby II". Povoljne vremenske prilike omogućile su da 4. kolovoza dvije jedrilice "Komar Bis" uzdizane u termičkom stupu dosegnu visinu od 1.200 metara iznad mjesta odvajanja zrakoplova koji ih je podigao na visinu od 500 metara. Nastavnik Stanko Forkapić zadržao se u letu 1 sat i 30 minuta, a poručnik Miljenko Lipovščak 1 sat i 5 minuta. Time su ispunili jedan od uvjeta za postizanje srebrnog "C" ispita. Škola u Butmiru zračnu zapregu obavljala je jednim zrakoplovom "FIZIR FN" i "SIM-X", a autovila su bila instalirana na automobile "Grand Praga" i "Ford". Piloti motornih zrakoplova završili su 10. rujna 1942. godine tečaj zrakoplovne vuče i jedrilicašari su često uzdizani u teglju. Zapovjedniku škole Miljenku Lipovščaku veliku pomoć tijekom školovanja mladih jedrilicašara pružio je narednik Šime Milić, koji je bio pilot motornih vojnih i sportskih zrakoplova, a u Liču je 26. kolovoza 1941. godine postao i pilot jedrilice s ispunjenim "C" ispitom.

Izobrazba jedrilicašara pitomaca u Butmiru dobro je napredovala i do sredine kolovoza već se više od polovice pitomaca ponosilo položenim "B" ispitom. Tečaj u Butmiru s uspjehom je završilo 40 polaznika, od kojih su 6 postigla "C" ispit, a ostali "B" ispit. Osim toga su dva pitomca ispunila uvjete za službeno "C", ispunjeno je i 5 pojedinačnih uvjeta za srebrno "C" i 1 pojedinačni uvjet za zlatno "C", dok je 12 polaznika prošlo jedrenje uz zrakoplovnu povlaku. Ni tijekom ovog tečaja nije zabilježen ni jedan slučaj stradanja jedrilicašara iako je izvršeno 107 povlaka užetom i 1.400 startanja vitlom.

Neovisno o ova dva tečaja u Osijeku su za jesen 1942. godine članovi modelarske škole Hrvatska krila samoinicijativno željeli započeti s jedrenjem. U Osijeku su od prije rata postojala tri klizača "Vrabac" i jedan "Salamander" koji nisu duže upotrebljavani i trebalo ih je stručno pregledati. I modelari iz Slavenskog Broda u to su vrijeme započeli samostalno izgradnju 2 klizača u prostorijama modelarske radionice, ali se gradnja rastegnula u 1944. godinu.

(Nastavit će se u idućem broju.)

# Hrvatski sokol u sjeveroistočnoj Hrvatskoj

UDK 796.03(497.5)(091)

Hrvatska športska publicistika obogatila se za još jednu vrlo vrijednu monografiju. U Vinkovcima je 23. veljače 1999. godine predstavljena knjiga *Hrvatski sokol u sjeveroistočnoj Hrvatskoj*, autora mr. sci. Zlatka Virc, povjesničara i zaslužnog osnivača vinkovačkog Arhivskog sabinog centra Državnog arhiva u Osijeku. Ova je monografija vrijedan doprinos osvjetljavanju povijesti športa u sjeveroistočnoj Hrvatskoj i prva je takve vrste na tlu Hrvatske posvećena Hrvatskom sokolu, društvenoj organizaciji čije je djelovanje ukimuto 1929. godine, a obnovljeno 1992. stvaranjem samostalne i suverene Republike Hrvatske.

Naslov knjige *Hrvatski sokol u sjeveroistočnoj Hrvatskoj* već govori o sadržaju knjige i hvale vrijednom uloženu trudu autora da na jednom mjestu prikaže povijesno-arhivsko gradivo Hrvatskog sokola sjeveroistočne Hrvatske. Ova nadasve vrijedna športska publikacija na 202 stranice teksta s više od 90 fotografija dokumentaristički i kronološki opisuje osnivanje, djelovanje i razvoj Hrvatskog sokola u Vukovaru (prvo društvo Hrvatskog sokola u sjeveroistočnoj Hrvatskoj), Ploku, Babinoj Gredi, Sotimu, Tompojevcima, Vinkovcima i Županji, pa stoga predstavlja gradivo kronološko-faktografske vrijednosti. Posebice je zanimljivo poglavlje pod naslovom *Proslava 1000. obljetnice hrvatskog kraljevstva i III. svesokolshi slet* u kojem je mr. Virc prikazao aktivnost Hrvatskih sokola u sjeveroistočnoj Hrvatskoj i svečano sudjelovanje u značajnoj nacionalnoj proslavi.

Knjiga donosi obilje podataka, a njena golema vrijednost je u tome što se uz svako poglavlje nalazi detaljna i bogata bibliografija korištenih vrela i literature. U knjizi se nižu događaji i imena i prezimena osnivača, članova i natjecatelja, pa ova monografija ima dokumentarno obilježje. Autor je u Uvodu knjige naveo razloge šarolikosti članstva te razloge piševe nedo-



Završetkom 1. jedrilicaškog tečaja u Svetoj Nedjelji, 30. rujna 1942. godine, pitomci jedrilicašari fotografirali su se s nastavnicima jedrenja, zapovjedništvom škole i izaslanstvom Zapovjedništva zračnih snaga NDH



Oštra zima 1942/43. godine i snijeg do koljena nisu zaustavili polaznike nastavnickog tečaja da svoju jedrilicu "Salamander" odvuču do mjesta predviđenog za start