

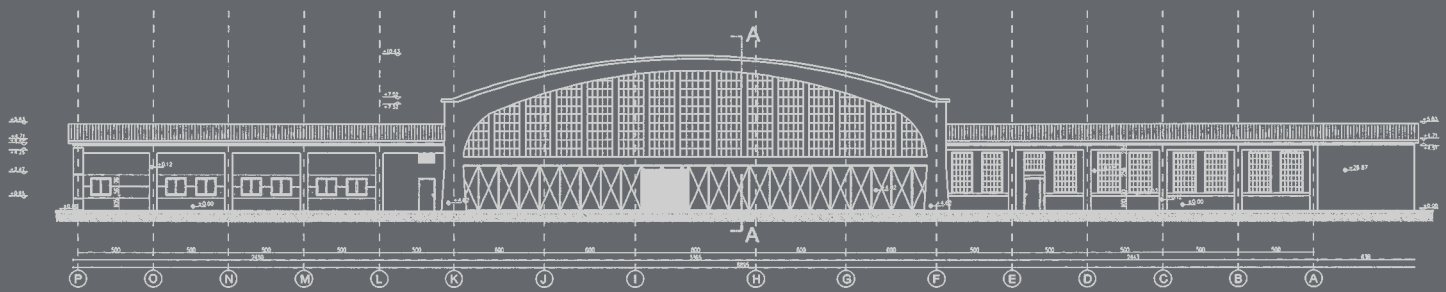


ХАНГАР СТАРОГ АЕРОДРОМА У НОВОМ БЕОГРАДУ

OLD AIRPORT HANGAR IN NOVI BEOGRAD



Завод за заштиту споменика културе града Београда
Cultural Heritage Preservation Institute of Belgrade



Источна фасада
Eastern façade

ХАНГАР СТАРОГ АЕРОДРОМА У НОВОМ БЕОГРАДУ



Културно добро



Изглед комплекса старог аеродрома, четврта деценија 20. века
The view of the old airport from 1930s

Хангар старог аеродрома у Новом Београду пројектовао је познати инжењер, научник и академик Милутин Миланковић и представља једини сачувани објекат некадашњег аеродрома „Београд“. Комплекс аеродрома „Београд“ са четири травнате писте, помоћним објектима и хангаром грађен је од 1926. до 1931. године у две фазе, а свечано отворен 25. марта 1927. године. Изграђен је на ливади под именом Дојно поље, која се налазила између Бежанијске косе и леве обале Саве, на два километра од Земуна. То је био војно-цивилни аеродром који су користиле јединице војног ваздухопловства, ваздухопловне фабрике „Икарус“, „Змај“, „Рогожарски“, Аеро-клуб и цивилно саобраћајно-друштво за ваздухопловни саобраћај „Аеропут“.

Прву међународну линију која је пролазила преко

територије Краљевине СХС отворило је Мешовито друштво „Франко-Румен“, који су предвидели да Београд треба да буде укључен у прву трансконтиненталну линију која би повезивала Париз и Цариград. Исте године почела је изградња аеродрома. Припреме терена на простору Дојног поља, које су подразумевале експропријацију земљишта и насипање велике површине мочварног тла, завршене су 1925. године. До средине 1927. године изграђено је неколико касарни, пратећих војних објеката и шест великих бетонских хангара, од којих су три била намењена цивилним ваздухопловним компанијама, а преостала три војном ваздухопловству. У међувремену, постављено је и неколико монтажних хангара металне конструкције. Друга фаза изградње аеродрома започета је 1929. године, када је летелиште проширено са две



Пристанишна зграда, четврта деценија 20. века
Airport Terminal, 1930s

травнате полетно-слетне стазе, изграђен је официрски дом, модерна пристанишна зграда, централно складиште војног ваздухопловства, као и технички део комплекса с радионицама за поправку авиона. Већ 15. фебруара 1928. године, отворена је прва линија домаћег саобраћаја на релацији Београд–Загреб. Преко овог аеродрома одвијало се 80 одсто међународног ваздушног саобраћаја, о чему сведочи чињеница да су бројне међународне компаније, попут енглеског „Имperiјал Ервејза“, француског „Ер Франса“, немачке „Луфтхансе“, учиниле да аеродром „Београд“ поприми значај како националног тако и међународног ваздухопловног центра.

У августу 1931. године, у пристанишну зграду смештене су све домаће и стране ваздухопловне дирекције,

царинарница, полицијски комесаријат и ресторан, а већ наредне године, изградњом Моста краља Александра, остварена је веза аеродрома с центром града, а потом и 1938. изградњом новог пута Београд–Аеродром, који ће касније представљати прву деоницу аутопута Београд–Загреб, чија је изградња започета након Другог светског рата.

Захваљујући повољном географском положају, као и интензивном међународном и домаћем саобраћају који се одвијао на аеродрому, аеродром „Београд“ постао је једно од већих ваздухопловних пристаништа у Европи. Многе значајне историјске личности дочекиване су и испраћане са овог аеродрома, одржано је неколико аеро-митинга и манифестација које су обележиле историју



Ентеријер хангара, четврта деценија 20. века
Hangar interior, 1930s

Југославије. Са овог аеродрома, 6. априла 1941. године, полетели су пилоти 102. ескадриле VI ловачког пука у одбрану Београда. Међутим, по заузимању Београда у Другог светском рату, Немци су на аеродрому „Београд“ изградили бетонску писту дужине 1.600 метара и током целог рата интензивно је користили за своје потребе. У одбрани Београда 1944. године савезници су бомбардовали аеродром у више наврата и уништили већину хангара и других објеката, да би Немци неколико дана пре ослобађања Београда и Земуна разрушили све преостале хангаре и објекте. Упркос томе, аеродром је одиграо значајну улогу као војни аеродром током борби на Сремском фронту до коначног ослобађања земље. Након Другог светског рата, аеродром „Београд“ не губи

свој значај и представља главну државну ваздухопловну луку на коју су слетале многе значајне личности.

Као сведочанство целокупног комплекса Старог аеродрома „Београд“, данас је сачуван само хангар бетонске конструкције с радионичким анексом. Хангар је изведен према решењу инжењера и академика Милутина Миланковића и састоји се из централног дела намењеног за монтажу авиона и два бочна радионичка анекса, који су део јединствене архитектонско-

-функционалне целине. Значајна конструктивна иновација изведена је применом бетонске корубе у делу крова, чиме је омогућено да читав простор намењен монтажи авиона буде ослобођен носећих елемената. Хангар са средишњим слободним простором је квадратне

основе, у зони спрата налази се галерија до које се стиже унутрашњим степеништем. У задњем делу грађевине, смештен је двоспратни анекс, у чијем се приземљу налазе радионичке просторије, а на спрату канцеларије. Висина хангара за једну етажу и висину свода надвисује висину бочних крила – анекса. У анексима је простор функционално подељен на више просторија намењених разним типовима радионица. Током тридесетих година, у овом хангару обављан је велики број поправки и модернизација различитих типова авиона. Осим хангара, Миланковић је пројектовао и радионице за ревизију и поправку авиона, али није остала сачувана.

Хангар се од бочних анекса разликује висински и истицањем предње и задње фасаде. Визуелно раздвајање функционалних делова објекта постигнуто је доминантном залучном таваницом хангара, уз коју се налазе двосливни кровови анекса. Главна фасада хангара састоји се од ниже зоне са дрвеним застором, на којем су остављени клизни отвори, чиме је омогућено да се читава улазна зона ослободи како би био могућ приступ авиона. Прозорски отвори у горњој зони прате закривљену линију таванице и издељени су на мања поља. Разлог за то последица је техничких могућности ливења стакла тог времена, али уједно представља препознатљив елемент индустријских објеката међуратног периода. Мали прозорски отвори налазе се и у горњим деловима бочних зидова хангара изнад анекса. Задња фасада објекта је симетрична, што је остварено вертикалном поделом, односно плитким пиластрима који читаву фасаду деле у пет поља. Главни улаз налази се у средини, док се у зони спрата налазе три прозора. Положају пиластера на фасади одговарају подела простора и унутрашња организација у радионичким анексима. Фасада је подељена на пет идентичних поља. У десном анексу смештена су по два прозора великих димензија, док су прозорски отвори левог анекса неправилног облика и неуједначених величина. Улази у анексе постављени су на обе бочне стране.

Хангар старог аеродрома у Новом Београду један је од малобројних објеката тог типа сачуваних у свету, а и на нашем поднебљу, и представља важно сведочанство техничке баштине у домену конструкције, иновативне примене градитељских материјала и техника. Као

једини преостали објекат Старог аеродрома „Београд“, сведочи о његовом значају кроз историју националног ваздухопловства, али и о друштвеној и политичкој историји Београда и Србије. Хангар старог аеродрома у Новом Београду утврђен је за споменик културе 2013. године



Изглед источне фасаде
Eastern façade

Литература:

- Максимовић, С. (2016), *Милутин Миланковић: путник кроз васиону и векове*, Београд: Удружење Милутин Миланковић.
Маловић, др Г. (2013), *Саобраћај и везе у краљевини Југославији 1918–1941*, каталог изложбе, Београд: Архив Југославије.
Милојевић, П. (1927), Одушевљен дочек наших авијатичара, *Политика*, 9. мај.
Мишић, Б. (2013), Хангар старог аеродрома – сведочанство првог ваздушног пристаништа у Београду, *Наслеђе XIV* (Београд): 95–114.
На врло свечан начин отворена је Међународна ваздухопловна изложба (1938), *Политика*, 29. мај.
Свечана прослава светог Илије (1931), *Политика*, 3. август: 5.

Извори:

- Досије културног добра „Хангар старог аеродрома у Новом Београду“, Документација Завода за заштиту споменика културе града Београда.

OLD AIRPORT HANGAR IN NOVI BEOGRAD



Cultural property



Изглед источне фасаде
Eastern façade

The old airport hangar in the Belgrade borough of Novi Beograd was designed by the renowned engineer, researcher and member of the Serbian Academy of Sciences and Arts Milutin Milanković, and is the only preserved structure of the old Belgrade Airport. The Belgrade Airport complex with four grass runways, auxiliary facilities and a hangar was built between 1926 and 1931 in two phases, and it was officially opened on 25th March 1927. It was built in the field

called Dojno Polje, situated between the neighbourhood of Bežanijska Kosa and the left bank of the Sava river, 2km from the Belgrade borough of Zemun. It was used as both military and civil airport, by the airforce, aircraft factories *Ikarus*, *Zmaj* and *Rogožarski*, aero club, and Civil Air Traffic Society *Aeropot*.

The first international air route crossing the territory of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenes was opened by the French-Romanian Company for Air Transport (CFRNA),



Изглед јужног крила
South wing

which chose Belgrade as a stop on the first transcontinental air route between Paris and Istanbul. The same year saw the beginning of construction works on the airport. Preparation works on the field called Dojno Polje, including expropriation of land and drainage of the large area of swamp ground, were completed in 1925. By mid-1927, several barracks, auxiliary military facilities, and six large concrete hangars, out of which three were intended for the civil air traffic companies and the remaining three for the airforce, were built. In the meantime, several prefabricated, metal-frame hangars were added to the complex. The second phase in the construction commenced in 1929, when two more grass runways, an officers' club, a modern airport terminal, the central airforce

depot, and the technical facilities of the airbase, with maintenance, repair and overhaul workshops, were added. As early as 15th February 1928, the first air line of the national air traffic, between Belgrade and Zagreb, was opened. The airport serviced around 80% of the then international air traffic. Proof of it are numerous international companies such as the British Imperial Airways, the French Air France, and the German Lufthansa, thanks to which the Belgrade Airport was an international air traffic centre as well.

In August 1931, all domestic and foreign air companies moved their offices to the central airport building, which also had the customs office, the police commissariat, and a restaurant. With the construction of the King Aleksandar's



Ентеријер хангара, четврта деценија 20. века
Hangar interior, 1930s

Bridge the following year, the airport was connected with the city centre, and in 1938, the same was done with the construction of the new Belgrade-airport road, which would later become the first section of the Belgrade–Zagreb highway, fully built after the World War II.

Thanks to the favourable geographical location and intensive domestic and international traffic it serviced, the Belgrade Airport grew to become one of bigger airports in Europe. Many renowned persons were welcomed and seen off at the airport, and several historic air shows and events were held there. On 6th April 1941, pilots of the 102nd Air Squadron of 6th Fighter Aviation Regiment took off from this airport to defend Belgrade. However, with the fall of Belgrade into Nazi hands

during World War II, the Nazis added a 1,600m-concrete runway to the Belgrade Airport complex, which they used for their own purposes until the end of the war. In the effort to defend Belgrade in 1944, the Allies bombed the airport for several times and destroyed most hangars and other facilities. The remaining hangars and facilities were torn down by Nazis themselves several days before the liberation of Belgrade and Zemun. Despite it, the airport played a significant role in the campaign on the Strymian Front, which ended with the liberation of the country. Once World War II ended, the airport continued to play a significant role by becoming the main national airport which saw numerous renowned people and celebrities passing through it.

As a testimony of the old Belgrade Airport complex, only one concrete hangar with the annexed workshops was preserved to this day. The hangar was built according to the design of the engineer and the member of the Serbian Academy of Sciences and Arts Milutin Milanković, and comprised the central aircraft assembly chamber and two workshop wings that form architectural and functional unit. The use of concrete channel units on the part of the roof was a significant structural novelty at the time, thus freeing the interior of the assembly space of roof bearing elements. The open-plan square hangar has a gallery reached by the interior staircase in the upper floor zone. At the back, there is a two-storey annex, with workshops in the ground floor and offices on the upper floor. The hangar is one-floor-and-roof higher than its side wings. The inner space of the wings is functionally separated into several rooms intended as different workshops. In 1930s, a number of repairs was done in this hangar and many different types of aircrafts modernised. In addition to the hangar, Milanković also designed an aircraft revision and repair workshop, but it was not preserved.

Apart from the height, the hangar is distinguished from its wings by means of the protruding front and back façades. Visual distinction of the functional parts of the structure was achieved by means of the domineering arched roof of the hangar, flanked by double-pitch roofs of the wings. The front façade of the hangar is covered in wood in the lower zone and has sliding doors, allowing the whole entrance zone to be opened so that aircraft could be towed inside. Window openings in the upper zone follow the arched line of the roof and are split into smaller units. The reason behind it is the technology of glass casting of the time, at the same time making it the signature element of interwar industrial buildings. Small windows can also be seen in the upper parts of the side walls of the hangar, just above the wings. The back hangar façade is symmetrical thanks to the vertical division achieved with low-relief pilasters that split the façade into five fields. The entrance is centrally positioned, with three windows in the upper-floor zone. Positioning of pilasters reflect the division of space and the interior organisation of the annexes. In each field of the right wing there are two large windows, while the windows of the left wing differ in

shape and size. The doors to the workshop annexes are on the sides of the structures.

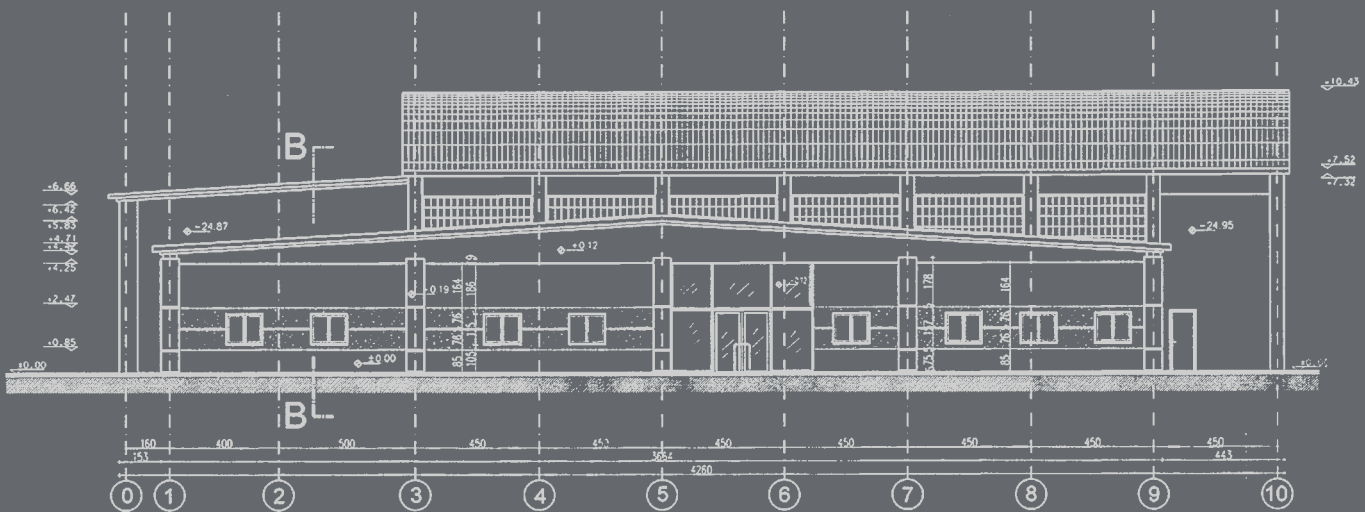
The hangar of the old airport in Novi Bograd is one of the few surviving structures of the kind in our parts and globally, and it stands as an important testimony to the technical heritage in terms of its structure and the innovative use of construction materials and techniques. As the only surviving facility of the old Belgrade Airport complex, it is a vivid proof of its significance in the history of the national aviation, but also of the social and political history of Belgrade and Serbia. The old airport hangar in Novi Bograd was designated cultural property in 2013.

References:

- Anonumous, Na vrlo svečan način otvorena je Međunarodna vazduhoplovna izložba (1938), *Politika* newspaper, 29th May.
Anonumous, Svečana proslava svetog Ilije (1931), *Politika* newspaper, 3rd August: p. 5.
Maksimović, S. (2016), *Milutin Milanković: putnik kroz vasionu i vekove*, Beograd: Udruženje Milutin Milanković.
Malović, dr G. (2013), *Saobraćaj i veze u kraljevini Jugoslaviji 1918–1941*, exhibition catalogue, Beograd: Arhiv Jugoslavije.
Milojević, P. (1927), Oduševljen doček naših avijatičara, *Politika* newspaper, 9th May.
Mišić, B. (2013), Hangar starog aerodroma – svedočanstvo prvog vazdušnog pristaništa u Beogradu, *Nasleđe XIV* (Beograd): pp. 95–114.

Sources:

- File of the Cultural Monument “Hangar of the old Belgrade Airport in Novi Beograd”, archives of the Cultural Heritage Preservation Institute of Belgrade



Лужна фасада
Southern façade

ХАНГАР СТАРОГ АЕРОДРОМА У НОВОМ БЕОГРАДУ

Издавач: Завод за заштиту споменика културе града Београда
Главни и одговорни уредник: Оливера Вучковић, директор
Аутор: Теодора Мердановић
Лектура: Преводилачки студио „Језикалац“, Татјана Тодоровић
Превод: Преводилачки студио „Језикалац“, Бојана Додић
Дизајн: Лука Прокић
Фотографије: Снежана Неговановић, фотодокументација ЗЗСКГБ
Тираж: 1000 примерака
Штампа: „Birograf comp“ d. o. o, Београд

Београд, 2021.

Завод за заштиту споменика културе града Београда
Издање је омогућио Град Београд, Градска управа, Секретаријат за културу

CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

725.1:656.71(491.11 Београд)(036)

МЕРДАНОВИЋ, Теодора, 1994-

Хангар старог аеродрома у Новом Београду = Old airport hangar in Novi Beograd / [текст Теодора Мердановић ; превод Бојана Додић ; фотографија Снежана Неговановић]. - Београд : Завод за заштиту споменика културе града Београда = Cultural Heritage Preservation Institute of Belgrade, 2021 (Београд : Birograf comp). - 10 стр. : илустр. ; 20 x 20 cm

Кор. насл. - Упоредо срп. текст и енгл. превод. - Подаци о ауторки преузети из колофона. - Текст штампан двостручно. - Тираж 1.000. - Библиографија: стр. 6.

ISBN 978-86-6100-011-9

а) Београд -- Хангар Старог аеродрома (зграда) -- Водичи

COBISS.SR-ID 46458633