

nove knjige



Leonard ELERŠEK
Homo Volans – Rani hrvatski avijatičari,
 vlastita naklada, Zadar, 2009.

Ilustrirana kronika hrvatskog zrakoplovstva 1554.–1927.

Što se desilo 1554. godine, a što 1927. godine? Godine 1554. korčulanin Vinko Paletin (1508.–1571.) u predgovoru svoje knjige *Umijeće plovidbe (L'arte del navegar)* zaključuje: „... ako je čovjek uspješno svladao beskrajna morska prostranstva tada će, po logici stvari, svladati i nebeske visine“. Godine 1927. započela je serijska proizvodnja aviona Fizir F1 (proizvedeno ih je više od pedeset u raznim inačicama), naime te godine ludbrežanin Rudolf Fizir (1891.–1960.) dobio je prvu nagradu na natjecanju Male Antante i Poljske s avionom Fizir F1 (s motorom od 260 KS) u kategoriji aviona s motorima iznad 400 KS.

U naslovu knjige, a uvelike i u tekstu knjige, upotrebljava se riječ ‘avijatičar’. Riječ ‘avijatičar’ obuhvaća sve one ljude koji su se bavili letenjem: od pilota letjelica težih ili lakših od zraka, preko konstruktora, mehaničara i znanstvenika pa sve do brojnih letačkih zanesenjaka.

Knjiga ima četiri dijela: Od Paletina do upravljivih aerostata (1554.–1900.), Rađanje avijacije (1900.–1914.), Zrakoplovstvo u velikom ratu (1914.–1918.) i Zrakoplovstvo međuraća (1918.–1927.) te prilog: Avioni Rudolfa Fizira (1927.–1960.). To je kronologija razvitka hrvatske avijacije u kontekstu svjetskog razvoja.

Nižu se dobro poznata i manje poznata imena:

– Vicko Paletin (1554., problem čovjekovog leta), Faust Vrančić (1615., padobran), Franjo Domin (1783., načelo leta balona), Krsto Mazarović (1789., let balonom samo šest godina nakon braće Montgolfier), Gregor Krašković (1811., let balonom), David Schwartz (1897., upravljivi zračni brod), Vinko Dvořák (1880., vizualizacija strujanja fluida), Peter Salcher (1886., snimanje Machovog konusa), Mirko Bothe i Ferdinand Budicki (1906., let balonom od Zagreba do Krka), Josip Korvin (1906., let balonom od Dovera do Calaisa);

– Slavoljub Penkala (1909., patent aviona; 1910., prvi let njegovog aviona), Dragutin Novak (1910., Penkalin mehaničar i pilot), Ivan Bjelovučić (1910., obletio Eiffelov toranj; rekord u daljinskom letenju od 540 km u četiri dionice; 1913. preletio Alpe), Ivan Sarić (1910., preletio 1000 m avionom vlastite konstrukcije), Mihajlo Merćep s braćom Edvardom i Joškom Rusjanom (1910., utemeljio radionicu za gradnju aviona, postizali visine do 100 m i prelete do desetak kilometara), Viktor Klobučar (1911., konstruktor aviona i utemeljitelj mornaričkog zrakoplovstva Austroougarske), Guido Prodam (1912., konstruktor aviona i pilot, dosegao visinu od 700–800 m), Vatroslav Bulimbašić (1914., akrobatski pilot, izveo luping);

– Rudolf Fizir (1914., u tvornici Fokker radi na konstrukciji vojnih aviona), Glauko Prebanda (1914., prvi napad na brod iz zraka), Dragutin Novak (1915., borbeni let nad ruskim bojištem), Raoul Stojsavljević (1915., zapovjednik eskadrile, 10 zračnih pobjeda), Walter Železni s posadom (1916., potapanje francuske podmornice), Johan Lasi (1916., u jednom danu srušio pet talijanskih aviona), Emil Uzelac (1917., zapovjednik austrougarskog zrakoplovstva), Miroslav Navratil (1917., 10 zračnih pobjeda), Roman Šmidt (1918., 6 zračnih pobjeda);

– Eugen Kuzmanić (1922., prvi paragvajski vojni pilot), Euzilije Matičić (1923., izradio putnički avion), Stjepan Hosu i Vladimir Tišma (1923., trokrilna jedrilica), Rudolf Fizir i Josip Mikl (1923., jednokrilna jedrilica), Demeter Konjović (1923., prvi direktor tvrtke *Ikarus*), Rudolf Fizir (1924., projekt školskog dvokrilnog aviona, proizvedeno oko 90 komada u *Ikarusu*), Josip Mikl (1924., dvosjedni leteći čamac, proizvedena 42 komada u *Ikarusu*), Teodor Pavlović (1926., skok padobranom s 1000 m).

Čitajući kronologiju razvitka hrvatske avijacije prisjetio sam se mojeg susreta s udovicom Borisa Puhlovskoga u njihovom stanu na Mažuranićevom trgu u Zagrebu 1999. godine. Uvela me u soba punu knjiga, montažne stalaže bile su i po sredini sobe. Željela ih je ili prodati ili podijeliti. Na stolu sam opazio kutiju punu leksikografskih kartica – njezin suprug je pripremao enciklopediju o zrakoplovstvu. Možda je ta kutija ostala negdje sačuvana, možda na Fakultetu strojarstva i brodogradnje u Zagrebu ili u Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Zgodno je što se korištena literatura može pratiti tijekom čitanja teksta, naime pozivanje na literaturu je ili u tekstu ili u fusnotama. Osim toga dan je obiman i zanimljiv izbor iz literature za znatiželjnog čitatelja: knjiga (65 referenci) te članaka u časopisima, dnevnim novinama ili na internetu.

I nekoliko podataka o knjizi. Knjiga ima točno 300 stranica. Ilustrirana je fotografijama ing. Josipa Novaka (oko 380 fotografija). Šteta što knjiga nije objavljena boji. Osim toga, bilo bi dobro da ima kazalo imena i kazalo pojmova; time bi se znatno olakšalo i ubrzalo korištenje knjige.

I još nekoliko podataka o autoru. Leonard Eleršek (r. 1968.) diplomirao je na Fakultetu strojarstva i brodogradnje u Zagrebu (1993.), a magistrirao na Fakultetu prometnih znanosti (Odjel za aeronautiku) u Zagrebu (2006.). Pukovnik je Hrvatskog ratnog zrakoplovstva i protuzračne obrane (HRZ i PZO). U petnaest godina rada u zrakoplovstvu rukovodio je postrojbama za tehničko održavanje školskih i protupožarnih zrakoplova te radio na poslovima školovanja zrakoplovnog osoblja. Objavio je opsežan Priručni englesko-hrvatski zrakoplovni rječnik (2008.).

Prof. dr. sc. Zvonko BENČIĆ

P.S.: Primijetite da su Penkala, Sarić, braća Rusjan i drugi letjeli svojim avionima 7–8 godina nakon braće Wright (1903.) u SAD-u. Nakon Prvog svjetskog rata imali smo dovoljno znanja za utemeljenje proizvodnje aviona u Hrvatskoj. Ali nismo uspjeli (zbog političkih prilika), otišli smo u Novi Sad i razvili tvrtku *Ikarus*. Izgleda, naša je kronična boljka da se na razini društva ne znamo postaviti i organizirati.